ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ

УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ

«САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Институт наук о Земле

Кафедра страноведения и международного туризма

***ГАВРИЛЕНКО Анастасия Александровна***

**Выпускная квалифицированная работа**

***Точки роста и сдерживающие факторы развития железнодорожного туризма***

Направление: 43.03.02 «Туризм»

Основная образовательная программа: СВ.5114\* «Организация туристской деятельности (с углубленным изучением китайского языка)»

Научный руководитель:

к.э.н. доцент ст. преподаватель

кафедры страноведения и

международного туризма

Я.С. Тестина

Научный консультант:  
председатель ассоциации

гидов-переводчиков китайского языка  
Баргачева Виктория

Рецензент:

заместитель генерального директора,

Санкт-Петербургского государственного

бюджетного учреждения «Конгрессно- выставочное бюро»

Ренев Дмитрий Викторович

Санкт-Петербург

2023

Аннотация

В работе представлен комплексный анализ и синтез существующих в отечественной и мировой научной и исследовательской литературе подходов к изучению железнодорожного туризма. Выявлены основные модели развития железнодорожного туризма. Определены точки роста и сдерживавшие факторы. На основании обзора существующих в мировой практике кейсов по успешному внедрению железнодорожных туров и их вклада в развитие туризма регионов, проведенного анализа перспектив внедрения посредством анкетирования туристов из Китайской Народной Республики касаемо интереса к железнодорожным турам по Российской Федерации: их предпочтений, пожеланий, был разработан перспективный туристский продукт.

*Ключевые слова:* туризм, железнодорожный туризм, железная дорога, транспортная инфраструктура, маркетинг, транспортная доступность.

Abstract

The paper presents a comprehensive analysis and synthesis of existing approaches to the study of railway tourism in the domestic and world scientific and research literature, identifies the main models for the development of railway tourism, reviews existing cases in world practice on the successful implementation of railway tours and their contribution to the development of tourism in the regions, analyzes the prospects for implementation: a survey of tourists from the People's Republic of China regarding interest in railway tours in the Russian Federation: preferences, wishes, identification of existing audience requests. The prospective tourist product has been developed.

*Key words:* tourism, railway tourism, railway, transport infrastructure, marketing, transport accessibility.

СОДЕРЖАНИЕ

[ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА 7](#_Toc135121331)

[1.1 История развития железнодорожного транспорта 7](#_Toc135121332)

[1.2. Понятие и модели организации железнодорожных круизов, история железнодорожного туризма 13](#_Toc135121333)

[1.3 История развития железнодорожного транспорта в России. История строительства Транссибирской магистрали 21](#_Toc135121334)

[1.4 История развития железнодорожного транспорта в Китае 28](#_Toc135121335)

[Глава 2. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В МИРЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ТУРИСТСКИЕ ПОТОКИ 41](#_Toc135121336)

[2.1 Современный этап развития мировой железнодорожной сети. 41](#_Toc135121337)

[2.2 Психологический эффект появления высокоскоростных железнодорожных магистралей на представления о путешествии 49](#_Toc135121338)

[2.3. Тенденции в развитии железных дорог в мире в грядущем десятилетии 55](#_Toc135121339)

[2.3. Анализ современного состояния железнодорожной сети РФ и Китая 58](#_Toc135121340)

[Глава 3. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ РОСТА НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КРУИЗОВ В РОССИИ И КНР 66](#_Toc135121341)

[3.1 Анализ отрасли железнодорожного туризма в мире и Китае 66](#_Toc135121342)

[3.2. Анализ актуальной ситуации туризма в Китае 70](#_Toc135121343)

[3.3. Анализ рынка отечественных железнодорожных круизов, выявление точек роста и сдерживающих факторов развития 81](#_Toc135121344)

[Глава 4. ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВЫ ВЪЕЗДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА ДЛЯ ТУРИСТОВ ИЗ КНР 87](#_Toc135121345)

[4.1 Разработка и обоснование перспективного железнодорожного тура 87](#_Toc135121346)

[4.2. Программа и расчет тура 88](#_Toc135121347)

[4.3. Особенности продвижения туров на китайских информационных площадках. Варианты по продвижению разработанного тура 93](#_Toc135121348)

[Список литературы 98](#_Toc135121349)

[Приложения 101](#_Toc135121350)

ВВЕДЕНИЕ

Актуальным вопросом развития туризма является диверсификация существующего турпродукта с учетом имеющейся туристской инфраструктуры. Железнодорожный туризм представляется собой вновь набирающее популярность направление в Российской Федерации. Для более эффективного его развития необходимо изучить различные кейсы в зарубежной практике, выявить текущие и перспективные точки роста и сдерживающие факторы, чтобы их нивелировать.

Предметом исследования являются железнодорожные туры в отечественной и мировой практике. Объектом исследования в работе выступают особенности разработки и реализации железнодорожных туров, их преимущества и недостатки, а также проблемы организации и реализации продуктов железнодорожных туризма в контексте современных реалий, основные тенденции развития железнодорожного туризма.

Цель работы: выявление точек роста и сдерживающих факторов развития железнодорожных туров, разработка комплексного подхода по внедрению и реализации железнодорожных туров для диверсификации турпродукта и повышения привлекательности российских туристских продуктов для иностранных туристов, в том числе – из КНР.

Задачи исследования:

1. Определение текущего состояния железнодорожного туризма в России, выявление основных проблем и причин низкой развитости этого вида туризма.

2. Изучение опыта развития железнодорожного туризма в других странах, а также выявление примеров успешной реализации проектов в данной области.

3. Определение потенциальные точки роста железнодорожного туризма в России.

4.Изучение особенностей спроса на железнодорожный туризм в России и выявление основных целевых групп среди туристов из КНР.

5.Оценка потенциального экономического эффекта от развития железнодорожного туризма в России, включая привлечение инвестиций, создание новых рабочих мест и развитие туристической инфраструктуры.

6. Изучить сдерживающие факторы, предложение конкретных мер по устранению сдерживающих факторов и стимулированию развития железнодорожного туризма в России

В первой главе выпускной квалификационной работы дается характеристика теоретических аспектов железнодорожного туризма, освещается понятийный аппарат. В работе также даётся характеристика истории развития железнодорожных круизов в мировой практике и России.

Во второй главе изучается вклад железнодорожных магистралей в развитие как известных мировых туристических центров, так и новых точек притяжения. Проводится анализ отрасли железнодорожного туризма в России и Китае. Освещаются лучшие кейсы России, Китая.

В третьей главе выпускной квалификационной работы производится анализ текущей рыночной ситуации, анализируются действующие практики ж/д туров: существующие, реализуемые железнодорожные туры в мировой практике и в Российской Федерации в том числе для туристов из Китайской Народной Республики. Проведен сравнительный анализ лучших международных кейсов ж/д туров и отечественных. В результате анализа выявлены точки роста и сдерживающие факторы отрасли. На основании научно-обоснованных результатов предлагаются пути решения, как для внутреннего туризма, так и для въездного, в том числе для туристов из Китайской Народной Республики. Рассмотрение брендирования российских железнодорожных маршрутов для туристов из Китайской Народной Республики, как способа диверсификации турпродукта, внедрения новых точек притяжения, и как результат – повышение туристической привлекательности страны и увеличение турпотока из КНР и других стран региона.

В четвертой главе предлагается практическая разработка межрегионального туристического железнодорожного маршрута из Санкт-Петербурга по регионам России для туристов из КНР. Маршрут разработан с учетом запросов и вкусов китайских туристов, нацелен на углубленное знакомство с русской культурой и страной в целом. В работе представлен комплексный расчет стоимости данного маршрута, построена модель продвижения маршрута в китайских социальных сетях и туристических приложениях.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА

# История развития железнодорожного транспорта

Транспорт – это способ передвижения людей, товаров и идей. Транспортные услуги облегчают обслуживание потребностей человека. Они поддерживает производство, потребление, обмен и распределение ресурсов. Комплексная и эффективная система общественного транспорта является большим достоянием нации.

История развития транспорта идет бок о бок с историей человечества. Первобытные люди, делая первые шаги в поисках продовольствия, прокладывали первые дороги человечества, исследовали окружающий мир и заложили начало развитию человеческой цивилизации. Первые дороги человечества привели нас к цифровой современности, их влияние в истории сложно переоценить. То, как человеческий ум на протяжении многих веков решал задачи выживания, поиска продовольствия, шаг за шагом стимулировали развития технологий.

Историю развития дорог хранит само происхождение слова «дорога». Этимологический словарь Л.В. Успенского относит происхождение слова «дорога» к словам «дергать», «драть». Наши предки исследовали окружающий мир, прокладывая новые пути в поисках пропитания. Однако, слово «дорога» имеет также значения «овраг», «углубление в почве», «лощина». Такое значение этого слова сохранилось за ним и поныне в других славянских языках, и, возможно, также пошло от исследования окружающей среды, но в этом значении уделяется большее внимание деталям ландшафта, местам, где было удобнее и безопаснее идти. [1] Так начинались первые путешествия в истории человечества. Дорога – неотъемлемая часть любого путешествия, развитие дорог и видов транспорта стало причиной развития мировой науки и исследований земного шара.

Люди постепенно искали способы упрощения повседневной работы, так, по мнению историков, сначала было изобретено колесо, позднее появились первые виды транспорта – телеги. Транспортная доступность, количество затраченного времени, чтобы добраться из точки А в точку Б, всегда были жизненно важными вопросами, помимо прочего влияющими на стоимость перевозимых товаров. Таким образом, вовсе не удивителен тот факт, что появление железнодорожного транспорта перевернуло мировую экономику и историю. Однако сам механизм железных дорог зародился намного ранее, чем в 18 веке. Прародители железных дорог появились еще в 6 веке до н.э. Но, прежде чем говорить об истории развития железных дорог, стоит рассмотреть понятие железной дороги.

По словам доктора Майкла Дж.Т. Льюиса, выдающегося исследователя ранних железных дорог, это "подготовленная колея, которая так направляет колеса движущихся по ней транспортных средств, так что они не могут сойти с рельсов". Достоинством этого определения является техническая простота, и, таким образом, оно охватывает многие виды транспортных систем, помимо тех, которые обычно известны как железные дороги; колеса не обязательно должны быть элементом декора. Но для наших целей основное преимущество этого определения заключается в том, что при упоминании подготовленного пути оно привлекает внимание к тому факту, что железные дороги строятся с определенной целью. Эта цель может варьироваться от системы к системе, но принцип остается тем же – железная дорога – это линейный транспортный объект, постороенный с определенной целью.

Сегодня межгосударственный стандарт ГОСТ 34530-2019 «Железнодорожный транспорт» трактует понятие железнодорожного транспорта следующим образом: железнодорожный транспорт – составная часть единой транспортной системы государства, призванная во взаимодействии с организациями других видов транспорта своевременно и качественно обеспечивать потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом, способствовать созданию условий для развития экономики и обеспечения единства экономического пространства на территории государства.[2]

По меркам большинства современных отраслей промышленности железные дороги имеют необычайно глубокие исторические корни.

Железные дороги, соответствующие определению Льюиса, существовали еще в 6 веке до нашей эры; греческая Диолкос представлял собой железную дорогу с каменной колеей длиной 6 км через весь Пелопоннес, которая использовалась для перевозки судов до 9 века нашей эры – необычайно долгий период.

Такие работы, как "De Re Metallica"(«12 книг о горном деле и металлургии», 1556г.) Агриколы, датируют широкое использование железных дорог с деревянными рельсами и транспортных средств примерно 15 веком. Несмотря на большой технический интерес, отдельные системы имели короткий срок службы и не имели никакого значения, кроме как как дополнение к горнодобывающей промышленности. Однако к 18 веку деревянные железные дороги начали использоваться для перевозки больших грузов и более разнообразные цели. Железные дороги возникли из шахтных путей, где люди толкали четырехколесные грузовики с углем, камнем или рудой по более длинным и сложным линиям с большими вагонами и конной тягой. В конце того же столетия во многих местах были заменены железные рельсы и колеса. Однако деревянные и каменные железные дороги исчезли не сразу; действительно, в Великобритании трамвайная дорога Хэй-Тор была построена с каменными "рельсами" в конце 1820 года.

Вынося за скобки, описанные выше, ранние железнодорожные пути, мы можем датировать механическую железную дорогу первыми двумя десятилетиями Англии и Уэльса 19-го века. Короткие изолированные маршруты, длиной всего в несколько миль (или километров), все еще задумывались, проектировались, финансировались, строились и эксплуатировались с учетом потребностей небольшого числа добывающих и первичных отраслей промышленности. Их мало что объединяло, кроме самого элементарного технического сходства с современными железными дорогами. Однако их протяженность, объем перевозок, техническая сложность, а также финансовые и управленческие требования быстро росли.

Большинство историков сходятся во мнении, что с открытием в 1830 году железной дороги Ливерпуль – Манчестер на северо-западе Англии появился прототип "современной железной дороги" сочетание специализированных путей, размещения общественного транспорта, перевозки как пассажиров, так и грузов, механической тяги и некоторой степени общественного контроля. Задуманная главным образом как конкурент перевозке грузов по каналу, эта линия вызвала неожиданный до сих пор спрос на пассажирские перевозки. Прибыль была очень значительной, и это при в целом динамичных экономических условиях первой в мире промышленной нации, железная дорога смела все перед собой как средство внутреннего транспорта на расстояния любой протяженности. К 1850 году Британия пользовалась преимуществами национальной сети, связывающей большинство населенных пунктов и промышленных предприятий. Британские инженеры быстро получили работу по всей Европе, построив многие из самых ранних и важных железных дорог континента. К 1907 году в Европе насчитывалось около 200 000 миль (320 000 км) железных дорог.

Британской монополии на железные дороги суждено было просуществовать недолго. Даже когда строились Ливерпуль и Манчестер, предприниматели в Соединенных Штатах планировали строительство Балтимора и Огайо. Протяженность линии почти 400 миль (640 км) была продиктована коммерческими интересами как способ поддержания торговли порта Мэриленд со средним Западом, что является частным примером более общей мотивации, которая должна была стимулировать большую часть раннего развития железных дорог на восточном побережье США. Торговое соперничество породило «систему», которая была далека от совершенства; разрывы колеи, намеренно спроектированные для предотвращения сквозного перехода с линий одного порта на линии другого, просуществовали по крайней мере до 1900 года. Однако к 1907 году в США насчитывалось около 237 000 миль (379 000 км) маршрутов, что делало их на сегодняшний день крупнейшей сетью железных дорог в мире.

Место железной дороги в истории индустриализации обеспечено. Историки экономики могут расходиться во мнениях относительно точного вклада железных дорог в экономический рост индустриализирующихся стран 19 века, но все признают решающую роль паровых железных дорог как доминирующего вида внутреннего транспорта для любых поездок, кроме самых коротких. Железные дороги быстро развивались как крупнейшие и наиболее сложные примеры социально-технических систем, известных миру: политические, финансовые, деловые и управленческие структуры, которые развивались в соответствии с их новыми требованиями, позже повлияли на рост крупномасштабного корпоративного бизнеса, особенно – но ни в коем случае не исключительно – в США.

Однако преимущества железных дорог в скорости, пропускной способности и экономичности сделали их чем-то большим, чем просто инструментами развития промышленности и бизнеса. В культурном плане их влияние было огромным. В частности, восприятие обществ, которые никогда не знали путешествий со скоростью, превышающей скорость скачущей лошади, было безвозвратно изменено появлением парового локомотива. В Европе и США железная дорога быстро оказалась в центре того смешанного чувства благоговения, изумления и опасения, которое историки назвали "технологическим возвышением".

Влияние железных дорог ощущалось не только в тех странах, которые первыми индустриализовались. К 1850-м годам передовые технологии распространились далеко за пределы Европы и США.

Строительство железных дорог началось в колониях европейских держав и южноамериканских республиках, первые линии были открыты в Бразилии и Чили (1852), Аргентине (1857), Индии (1853), Яве (1864) и Австралии (1854). Канадская большая магистральная железная дорога, начатая в 1852 году и предназначенная для соединения Атлантического побережья с Великими озерами, в то время это была самая длинная железная дорога, запланированная в мире. Его инициаторы объединили политику и экономику в своих расчетах: линия была построена с общим намерением экономически объединить восточные канадские провинции и уменьшить влияние США.

Строительство Транссибирской магистрали в конце 19 века обеспечило аналогичную национальную связь для России, однако строительство Транссибирской магистрали стало чем-то большим. Оно повлияло на ход развития внешней политики, истории, изменило ход жизни нескольких поколений, поэтому к истории строительства данной железной дороги мы вернемся чуть позже. К 1907 году общая протяженность железной дороги за пределами Европы и США, построенной стоимостью почти 1,5 миллиарда фунтов стерлингов составила 168 000 миль (268 800 км).

Все эти железные дороги были частью более широкого, гораздо более масштабного и сложного явления, а именно распространения европейского империализма по большей части мира до Первой мировой войны. Железные дороги были не единственной технологией, способствовавшей развитию империализма: пароход, телеграф и новые лекарства, такие как хинин, также имели важное значение. Однако железнодорожное строительство и империализм были, попросту говоря, взаимозависимы. Способы эксплуатации колониальных ресурсов имперской державой часто менялись через использование железнодорожных путей, которые открывали новые внутренние районы. Некоторые историки считают, что это привело к развитию "неформального" или "железнодорожного" империализма, где борьба за явный политический контроль была заменена более тонкими способами влияния. Даже те страны, которые избежали прямого правления Европы – Латинская Америка, Османская империя, Китай, Япония и Таиланд – в той или иной степени подпали под экономическое и политическое господство западных держав. Например, проект Транссибирской железной дороги до Тихого океана в сочетании с проектом Берлин-Константинополь линия на Багдад привела европейские державы к разделу Китайской и Османской империй с точки зрения исключительных прав на железные дороги. Имперская стратегия в Азии была напрямую связана с военным, политическим и экономическим балансом сил в Европе. Имперское проникновение всегда начиналось с портов, но до появления железной дороги влияние европейских держав редко распространялось далеко вглубь страны. Железная дорога обеспечивала сравнительно легкий доступ во внутренние районы; империалисты использовали железные дороги для интеграции и аннексии территорию и эксплуатировать ресурсы регионов, прилегающих к портам, которые они контролировали.

Препятствия, которые предстояло преодолеть для строительства той или иной железной дороги, были разнообразными и часто значительными. Они могли быть политическими – сопротивление традиционных элит или населения, или другой конкурирующей европейской державы, такой как химерическая угроза Франции британскому контролю над Суэцким маршрутом на Восток, которая привела к строительству железной дороги в Уганду. Как только эти задачи были решены, география часто вынуждала инженеров-строителей подниматься на все большие высоты, как в переносном, так и – иногда – в буквальном смысле. Их инженерные достижения становились все более впечатляющими по мере того, как физические и политические границы отодвигались все дальше. Туннели, мосты, виадуки, выемки и насыпи – все это было разработано для того, чтобы провести железную дорогу в места, которые ранее были недоступны никому, кроме самых решительных. Какими бы ни были трудности или, если уж на то пошло, степень успеха, цель оставалась более или менее постоянной: от Маньчжурии до аргентинских пампасов, от Великих озер до африканских вельдов, от Юньнани до австралийского буша главной мотивацией было создание внутренних районов. Таким образом, колониальные железные дороги были неотъемлемой частью распространения по всему миру экономических процессов, идей и институтов европейских держав: производство новых продуктов питания и сырья, чтобы накормить промышленность и народы Запада, новое население для их производства, новые формы собственности на землю и новые правовые кодексы, чтобы сделать завоеванные земли безопасными для инвестиций и эксплуатации. В заселенных европейцами частях света большинство общин желали появления железных дорог как ключа к процветанию, в то время как каждое правительство хотело, чтобы они использовались для национального развития. Однако железные дороги были дорогостоящими, и прямая финансовая отдача в большинстве стран мира была неопределенной даже в долгосрочной перспективе. Как правило, железные дороги за пределами Европы и США были совместными предприятиями европейских частных инвесторов и правительств принимающих стран, которые гарантировали фиксированную процентную ставку на заемный капитал. Таким образом, многие государства попали в финансовую зависимость от европейских банков и фондовых бирж, закладывая земли и налоги для оплаты железных дорог, которые были дорогостоящими как в строительстве, так и в эксплуатации. Современники также не часто обращали внимание на социальную и экологическую оборотную сторону технологического триумфа, связанного с повсеместным распространением железных дорог: беспрецедентную эксплуатацию людей и ресурсов. Более распространенным был почти миссионерский пыл, подчеркивающий роль железной дороги и (европейских) инженеров как предвестников «цивилизации». Какими бы ни были социальные и экономические выгоды, которые были получены позже – и мы не должны забывать о тех, которые было трудно, если не невозможно, учесть в рамках общепринятого учета того времени, таких как создание инфраструктуры коммунальных услуг, – первоначальная цена человеческих жизней и страданий слишком часто была ужасающе высокой. «Великий» или «золотой» век железных дорог – в том смысле, что они фактически монополизировали внутренний транспорт – закончился в большинстве стран Первой мировой войной. Безусловно, к середине 20-го века большая часть мировой железнодорожной сети была создана, и в целом с тех пор история медленно приходила в упадок, по крайней мере, с точки зрения протяженности маршрутов. [3] Далее, когда основные железнодорожные магистрали были проложены, начался период модернизации самого железнодорожного полотна и непосредственно поездов.

# 1.2. Понятие и модели организации железнодорожных круизов, история железнодорожного туризма

Вскоре после того, как, первые железнодорожные магистрали были сформированы зародился абсолютно новый вид путешествий – железнодорожные круизы. Перед обывателями открылся новый мир, который из «дальних стран» превратился в точку а и б, до которой можно было добраться проложенными железными дорогами, публика была охвачена интересом испытать на себе новые технологические достижения и исследовать соседние государства, что резко породило большой спрос на использование железнодорожного транспорта, отличавшегося большей скоростью и комфортом передвижений по сравнению с автомобилем или кораблем.

Развитие железнодорожного транспорта бесспорно положило начало развитию массового туризма и сделало туристические поездки более доступными для всех слоев населения. Спустя небольшой период времени после открытия первой железной дороги, состоялся первый организованный тур. Предприниматель английского происхождения Томас Кук, которого еще называют «человеком, придумавшим туризм», сосредоточил свое внимание на преимуществах железнодорожных перевозок. Он спланировал и организовал тур для 570 человек из Лестера в Лафборо для общества трезвенников 5 июля 1841 года, чтобы показать позитивные аспекты путешествий на поезде. Это первое в мире туристическое предприятие заложило основы индустрии путешествий и начало истории туризма. Томас Кук указал время, место и цель мероприятия и приобрел билеты на поезд для всех участников. В туре были предоставлены услуги железнодорожного транспорта, питания, а также развлекательная программа в виде духового оркестра. [4]

С начала 20 века произошел быстрый рост популярности железнодорожных путешествий. Это произошло благодаря тому, что пассажирам в поездах стали предлагать широкий спектр услуг, которые были изысканными тогда, но стали обыденными в наше время. Создавались компании, которые организовывали такие путешествия для туристов из разных стран. Одной из наиболее известных была компания "International Sleeping Car Company" (а также CIWL, Compagnie des Wagons-Lits или просто Wagons-Lits), основанная в США в 1872 году братьями Пульман. Вначале она работала в Северной Америке, а в 1884 году открыла филиал в Европе, который носил название "International Sleeping Car Company and Great European Express". Компания получила популярность как исторический оператор знаменитого «Восточного экспресса».

Восточный экспресс был образцом роскоши и комфорта в то время, когда путешествия все еще были тяжелыми и опасными.

*Рис.1 Карта «Восточного экспресса» Источник: "The Blue Train". bluetrain.co.za. Archived from the original on 17 June 2007. Retrieved 30 June 2007*

"Восточный экспресс", также известный как "Orient Express", является наиболее известным железнодорожным туристическим маршрутом в Европе. Это название относится не только к маршруту, но и к поезду, и сегодня оно используется для других железнодорожных маршрутов, так как "Восточный экспресс" стал брендом железнодорожного туризма.

4 октября 1883 года состоялось первое путешествие этого поезда, которое проходило по маршруту Париж - Константинополь и продолжалось 67 часов. Впоследствии было добавлено новое направление, и поезд начал перевозить пассажиров из Лондона в Венецию. Изысканный дизайн и интерьер включали в себя дорогие материалы, такие как ценные породы дерева с инкрустацией на стенах купе, шторы и занавески из генуэзского бархата, алюминиевые люстры и акварели Делакруа и других классиков мировой живописи на стенах вагон-ресторана, рассчитанного на 24 человека и выполненного в стиле салонов времен Людовика XV.

За все время своего существования «Восточный экспресс» несколько раз менял свой маршрут. В период Первой мировой войны он был переименован в «Балкан Цуг» и курсировал из Берлина в Софию и Стамбул. В 1947 году маршрут изменился из-за появления новых социалистических стран, на границах которых проводили множественные проверки поезда и его пассажиров, что увеличивало время в пути и снижало удовольствие от поездки. Кроме того, таможенные проверяющие часто изымали драгоценные картины и декорации из вагонов, что отрицательно сказывалось на репутации поездов «Восточного экспресса», которые перевозили знаменитостей. Из-за повышения стоимости эксплуатации и снижения продаж билетов, 19 мая 1977 года поезд отправился в свой последний рейс из Парижа в Стамбул. В начале ХХI века «Восточный экспресс» возобновил свои путешествия по иным маршрутам, например, из Парижа в Будапешт и из Кале в Венецию до 2005 года. [5]

Вскоре после запуска пользовавшегося поразительным успехом «Восточного Экспресса», компания CIWL создала густую сеть поездов класса люкс по всей Европе, названия которых до сих пор помнят и ассоциируют с искусством путешествий класса люкс. Примерами таких роскошных путешествий являются «Голубой поезд», «Золотая стрела», «Северный экспресс» и многие другие. CIWL стала первой и наиболее важной современной многонациональной компанией, специализирующейся на транспорте, туристических агентствах, гостиничном бизнесе, деятельность которой распространяется от Европы до Азии и Африки.

Маршрут «Голубого поезда» или «Голубой стрелы» был протяженностью около 1600 километров (990 миль) по Южной Африке между Преторией и Кейптауном.

*Рис. 2. Карта железнодорожного круиза «Голубая стрела» Источник: "Train travel in South Africa". seat61.com. Retrieved 30 June 2007*

Это одно из самых роскошных путешествий на поезде в мире. Поезда «Голубой стрелы» могли похвастаться услугами дворецкого, двумя вагонами отдыха (для курящих и некурящих), обзорным вагоном и вагонами с панорамными окнами золотистого цвета, звукоизолированными купе, полностью застеленными коврами, в каждом из которых есть собственная ванная комната (многие из которых оборудованы полноразмерной ванной). Экспресс был известен как «пятизвездочный отель на колесах», на нем даже путешествовали короли и президенты. Путешествия по знаменитому маршруту проводятся и сегодня, но сегодня в нем уже есть места разных ценовых категорий.

Еще один легендарный железнодорожный круиз «Золотая стрела» (фр. Flèche d'Or) , представлял из себя роскошный морской поезд Южной французской железной дороги, а затем и Британских железных дорог. Он соединял Лондон с Дувром, где пассажиры садились на паром до Кале, чтобы присоединиться к "Флеш д'Ор" Северного морского пути, а затем сесть на поезд, который доставил их в Париж.

"Флеш д'Ор" был представлен в 1926 году как рейс первого класса между Парижем и Кале. 15 мая 1929 года Южная железная дорога ввела аналогичное сообщение между Лондоном и Дувром, одновременно запустив новое судно первого класса "Кентербери" для паромной переправы. Поезд обычно состоял из 10 британских пульмановских вагонов, буксируемых одним из локомотивов класса "Лорд Нельсон" Южной железной дороги, и поездка между Лондоном и Дувром занимала 98 минут. Из-за влияния авиаперелетов и "рыночных сил" на экономику, лежащую в основе сервиса, в 1931 году были добавлены обычные вагоны первого и третьего классов. Аналогичным образом, паром "Кентербери", предназначенный только для первого класса, был модифицирован для перевозки пассажиров других классов.

Рис. 3 Афиша железнодорожного круиза "Золотая стрела" Источник: The Dover Historian [электронный ресурс]URL: https://doverhistorian.com/2017/05/06/golden-arrow-the-luxury-train/

Помимо описанных выше легендарных железнодорожных туров, которые действуют и сегодня, на европейском рынке есть множество железнодорожных туристических маршрутов. В Испании популярен "Андалузский экспресс", который предлагает два кольцевых маршрута: "Северное железнодорожное кольцо" из Мадрида и "Южное железнодорожное кольцо" из Севильи. В США также есть свой "Восточный экспресс" с остановками в городах, таких как Чарльстон, Новый Орлеан, Сан-Антонио и Эль-Пасо. Кроме того, в Северной Америке есть местные, региональные и дальнего следования железнодорожные туристические маршруты, включая известный "Grand Canyon Railway". В Южной Америке популярен "Восточный экспресс", который проходит через Гуаякиль, Лиму и Сантьяго. В Индии и Таиланде также существуют железнодорожные туристические маршруты, например, роскошный состав "Maharajas Express" и "Восточный экспресс".

Бум популярности железнодорожных круизов пришелся на начало XXI века, далее спрос постепенно падал из-за конкуренции со ставшем также общедоступным авиатранспортом. С появлением альтернативных видов транспорта, большинство людей стали предпочитать дорогой, но быстрый транспорт для поездок по работе и более медленный, но дешевый транспорт для поездок на отдых. Однако сегодня, помимо скорости транспорта большое влияние уделяется комфортности транспорта, поэтому железнодорожные круизы снова набирают популярность. Помимо комфорта подобных путешествий, повышенный интерес к железнодорожным турам сегодня объясняется наличием широкой железнодорожной сети, высокоскоростных маршрутов и единой системы тарифов и льгот в Европе.

Сегодня мы понимаем **железнодорожный туризм** как путешествие, совершаемое по железной дороге на специализированном железнодорожном транспортном средстве, физическими лицами продолжительностью от двадцати четырех часов до одного года, либо меньше двадцати четырех часов, но с ночевкой, в оздоровительных, познавательных, профессионально-деловых, религиозных и иных целях, не связанных с оплачиваемой деятельностью. Железнодорожные перевозки на сегодняшний день в России регулируются Законом РФ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" от 10.01.2003 N 17-ФЗ.

Этот вид тура включает групповые путешествия с использованием части мест в графиковых поездах и путешествия в специальных туристских поездах (арендованных составах, предназначенных для организации путешествия с использованием спальных мест как базы размещения на данном маршруте, а вагонов-ресторанов поезда - как точек питания туристов).

На сегодняшний день существует несколько видов организации железнодорожных туров:

1. ***Туризм на поездах*** – это модель, основанная на предоставлении туристам возможности путешествовать на роскошных поездах, которые обычно имеют высокий уровень комфорта и сервиса. Такие поезда могут отправляться на дальние расстояния и проходить через панорамные маршруты, предоставляя туристам возможность наслаждаться видами природы и культурными достопримечательностями.

2. ***Индивидуальный железнодорожный туризм*** – это модель, основанная на предоставлении туристам возможности путешествовать по железной дороге самостоятельно, используя общественный транспорт. Туристы могут выбирать маршруты и остановки, которые им интересны, и путешествовать в своем собственном темпе.

3. ***Тематический железнодорожный туризм*** – это модель, основанная на создании туристических маршрутов, связанных с определенной темой, такой как история железной дороги, культура и традиции региона, гастрономические туры и т.д. Такие маршруты могут включать посещение музеев, исторических мест и других достопримечательностей, связанных с выбранной темой.

4. ***Железнодорожные круизы*** – это модель, основанная на предоставлении туристам возможности путешествовать на железнодорожных круизных лайнерах, которые проходят через различные регионы и предлагают туристам возможность посещения различных городов и достопримечательностей.

5. ***Железнодорожные экспедиции*** – это модель, основанная на предоставлении туристам возможности путешествовать на железнодорожных экспедициях, которые проходят через отдаленные и малоизвестные регионы, предлагая уникальные приключения и возможности для изучения дикой природы. [6]

Железнодорожные некоторые эксперты также разделяют по продолжительности на три категории: однодневные, непродолжительные (2-3 суток), и многодневные (более 5 дней).

* **Однодневные туры** начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня, где туристы могут наслаждаться экскурсиями, но не ночуют в поезде, поездки, как правило, без ночных переездов.
* **Непродолжительные туры** рассчитаны на два-три дня, где пассажиры проживают в отдельных купе, а днем заняты разными мероприятиями.
* **Многодневные туры** – железнодорожные круизы от 3 до 20 дней. График движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. Чтобы не утомлять путешественников, безостановочно между двумя пунктами турпоезд должен идти не более полутора суток. Продолжительные дневные переезды планируются, как правило, в тех случаях, когда по пути следования открываются интересные виды и ландшафты, а также могут быть кратковременные стоянки в лесу, горах, на берегу моря или озера. [7]

В сфере железнодорожного туризма имеется ряд определений, отражающих сущность данного вида отдыха и путешествий. Для более подробного изучения рассмотрим их более детально:

* ***Поезд*** – представляет собой состав, состоящий из нескольких вагонов, соединенных между собой, которые движутся при помощи одного или нескольких локомотивов или моторных вагонов, оборудованных необходимыми сигналами (звуковыми и световыми). Помимо вагонов, к поезду можно отнести локомотивы без вагонов, моторные вагоны и другой специальный подвижной состав, такой как автомотрисы и дрезины несъемного типа, которые используются для перевозки пассажиров и имеют установленные сигнальные устройства. Отличительной особенностью поезда от железнодорожного состава является наличие у него номера, головы и хвоста, а также возможность его движения при помощи локомотива или моторного вагона;
* ***Тур (прогулка, поездка)*** – представляет собой перемещение участников путешествия в пространстве и времени, которое обеспечивается полным комплексом услуг на основе стандартизованных пакетов или наборов услуг;
* ***"Железнодорожный круиз"*** — это туристическое путешествие на железнодорожном составе (поезде), которое проходит по круговому маршруту с запланированными остановками для проведения экскурсий. В ходе железнодорожного круиза туристический поезд используется не только как транспортное средство, но и как передвижная гостиница.
* Некоторые эксперты также выделяют концепцию ***"железнодорожного круиза"*** – это туристическое путешествие на поезде, который движется по замкнутому круговому маршруту с запланированными остановками для проведения экскурсий. Во время такого путешествия поезд используется не только как транспортное средство, но и как передвижная гостиница.
* ***Ресурс инфраструктуры*** — это часть доступной пропускной способности для перевозки пассажиров и багажа.
* ***Организатор тура*** – турфирма или турагентство, связывающее поставщиков услуги клиентов, путем формирования турпродукта и его продажи.
* ***Тур (прогулка, поездка)*** – это перемещение участников путешествия в пространстве и времени, обеспеченное полным комплексом обслуживания на основе стандартизованных наборов или пакетов услуг.
* ***Программа тура*** представляет собой план, содержащий информацию о перемещении и наборах туристического обслуживания, реализуемых в соответствии с договором, включающим указание дат и времени:
* места продолжительной остановки поезда в ходе маршрута;
* туристические достопримечательности;
* предоставление питания;
* перемещение на запланированных маршрутах и в транспортных средствах внутри маршрута. [8]

Под определением ***«объектов железнодорожного туризма»*** понимаются объекты, которые привлекают пассажиров к станциям, расположенным в промышленных, экономических или курортных центрах, через которые регулярно проходят пассажирские поезда различных типов (дальнего следования, электропоезда, дизель-поезда, рельсовые автобусы и другие), а также туристические поезда (прицепные вагоны), следующие по специальному расписанию. Эти объекты имеют развитую индустрию туризма и достаточные туристические ресурсы.

Железнодорожные туры также могут подразделяться на:

– путешествия с использованием части мест в поездах общего пользования, следующих по обычному расписанию;

– путешествия в специальных туристских поездах, арендованных составах, предназначенных для организации путешествия с использованием;

– спальных мест как средств размещения;

– вагонов-ресторанов как точек питания.

Железнодорожный вид туризма, основывается на техническом уровне готовности арендованных вагонов, их подачей на линию, так как стоянки поездов на железнодорожных станциях предусматривают отдельно-выделенное расписание, маршрут которого согласовывается с управлением дороги и дает разрешение на движение туристического поезда по железнодорожным путям. [8]

Однако, не смотря на популярность данного вида путешествий, эксперты не пришли к единой классификации видов железнодорожных круизов. На сегодняшний день понятийный аппарат данного вида туризма остается весьма размытым и нуждается в усовершенствовании.

Рынок железнодорожных туров продолжает развиваться и набирать популярность по всему миру, однако прежде чем перейти к анализу современной ситуации на рынке необходимо рассмотреть историю формирования транспортной сети, для более детального понимания точек роста и сдерживающих факторов дальнейшего развития индустрии.

# 1.3 История развития железнодорожного транспорта в России. История строительства Транссибирской магистрали

Так как основным объектом исследования в работе выступает железнодорожные круизы Российской Федерации, важно понимание истории формирования железнодорожной сети России, роль развития железных дорог в судьбе страны.

Первая железная дорога в Российской империи, Царскосельская линия, была открыта в 1837 году.

Рис.4 Карта первой в России железной дороги: Санкт-Петербург - Царское село Источник: [электронный ресурс] https://histrf.ru/read/articles/kratkii-kurs-istorii-piervaia-rossiiskaia-zhielieznaia-dorogha

В 1830-х годах это стало поводом для дебатов о том, следует ли Российской империи развивать железные дороги. Николай I, который первым ввел железные дороги в Российскую империю, создал прецедент государственного контроля за железнодорожным строительством. В 1842 году Николай I передал контроль над крупным железнодорожным проектом российской казне, создал Министерство путей сообщения и своим указом ввел в действие линию Москва-Санкт-Петербург. Николай I также создал прецедент использования зарубежного опыта в области железных дорог для улучшения отечественных производственных возможностей в противовес импорту готовых иностранных товаров. После смерти Николая I в России начался период экспериментов с частными железнодорожными предприятиями при Александре II. Крымская война 1853-1856 годов остановила железнодорожное строительство в Российской империи и положила конец первому периоду железнодорожного строительства в Российской империи.

Вторым периодом железнодорожного строительства был бум железнодорожного строительства с 1860-х годов по первые десятилетия двадцатого века. Эксперименты с частными железными дорогами закончились в 1878 году после плохой работы частных дорожных компаний по мобилизации войск во время войны с Турцией. Правительство начало закупать частные железные дороги и гораздо более неохотно одобряло частные железнодорожные проекты. Железнодорожное строительство затихло в 1880-х годах, но 1890-е годы ознаменовались самым бурным периодом железнодорожного строительства. Подъем 1890-х годов был связан с финансируемым государством железнодорожным строительством, осуществляемым Александром III и возглавляемым министром финансов Сергеем Витте. Витте использовал строительство железных дорог для стимулирования масштабной индустриализации Российской империи. Транссибирская магистраль была центральной частью этого железнодорожного проекта.

Третьим, очень важным аспектом железнодорожного строительства в России является то, что это предприятие требовало огромных ресурсов, которые были за пределами того, что империя могла собрать самостоятельно. Российская империя испытывала острую нехватку капитала для финансирования своих грандиозных железнодорожных проектов. Для финансирования своих железных дорог Российская империя предоставляла многочисленные крупные займы на внешних рынках и, следовательно, быстро накопила большие суммы внешнего долга. Иностранное участие и инвестиции были важными факторами в строительстве железных дорог в Российской империи с последней четверти XIX века до июня 1914 года. Последним аспектом строительства российских железных дорог, который связывает сближение экономического, военного значения и иностранного участия, является международное положение России в начале 1880-х годов. В 1882 году Тройственный союз, подписанный между Германией, Австро-Венгрией и Италией, сделал уязвимым международное положение Российской империи. Франция также была дипломатически изолирована после войны с Германией в 1870-71 годах. Две державы объединились и заключили союз, чтобы уравновесить Тройственный союз. Франция проявила значительный интерес к мобилизационным возможностям Российской империи. Это включало в себя строительство стратегических линий для военных целей. Франция использовала бы свои финансовые рычаги влияния на Россию, чтобы повлиять на нее в целях строительства стратегических и экономически бесполезных железных дорог, которые служили бы укреплению мобилизационных возможностей России, а также приносили бы пользу Франции в конкуренции империй.[9]

Первоначальная идея строительства железной дороги, которая открыла бы Сибирский регион для развития, была высказана генерал-губернатором Восточной Сибири Н.Н. Муравьевым-Амурским в 1857 году. В последующие годы эта идея вдохновила военного инженера Д. Романофа на создание проекта, который предполагал строительство железнодорожной линии, которая в конечном счете соединила бы Россию с Сибирью. Идея была высоко оценена, однако стоимость такого строительства не обеспечила поддержки со стороны российского правительства. В основном это было связано с нехваткой средств и недостаточным количеством железных дорог, которые соединяли Россию с ее горнодобывающими предприятиями. Только в 1873 году, когда была создана Уральская железнодорожная компания, чтобы связать богатые железом и углем уральские рудники с центральной Россией, российское правительство всерьез приступило к строительству Транссибирской магистрали. Было много предложений от иностранных предпринимателей профинансировать строительство, но, тем не менее, российское правительство решило использовать свои собственные средства, поскольку капиталисты могли усилить иностранное влияние на Сибирь и Дальний Восток России, строя там железную дорогу, а в то время это было неприемлемо.

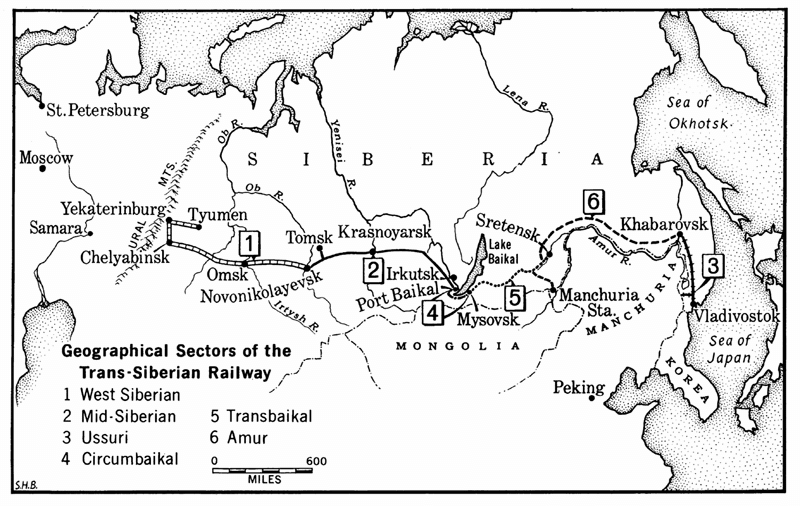
Первый реальный импульс к началу строительных работ на новой Транссибирской железнодорожной магистрали был дан царем Александром III в 1886 году, но на самом деле он вступил в силу только в 1891 году, когда строительство фактически началось с обоих концов, Владивостока (Восточная Сибирь) и Челябинска (Западная Сибирь), и продвигалось к центру (см. рис.5)

Рис.5 Историческая карта Транссибирской магистрали Источник: [электронный ресурс] http://www.transsib.ru/Map/transsib-building.gif.

Проект был построен в нескольких секциях. С 1891 по 1897 год была достроена железнодорожная линия, соединяющая Владивосток и Хабаровск, поскольку к 1880 году Владивосток превратился в крупный портовый город, и отсутствие надлежащего транспортного сообщения между Европейской частью России и ее дальневосточными провинциями стало очевидной проблемой. Договор с Китаем в 1896 году позволил русским построить 800-мильную железнодорожную линию через Маньчжурию, сократив таким образом расстояние до Владивостока. Поэтому между 1897 и 1903 годами российское правительство построило Китайско-Восточную железную дорогу через Маньчжурию на Севере Китая, которая соединила Владивосток с участками ТСР в Западной и Центральной Сибири (см. рис.5). К 1904 году ТСР простиралась от Владивостока через Китай и Сибирь до Уральских гор. Строительство продолжалось несмотря на то, что строительство железной дороги было чрезвычайно сложной задачей для российского правительства из-за сложного рельефа и экстремальных температур в Сибири. Одним из главных препятствий на пути завершения строительства Транссибирской магистрали было озеро Байкал, но обходной путь по берегу озера был завершен в 1905 году. К 1916 году линия по реке Амур, расположенная к северу от китайской границы, была закончена вместе с непрерывной железнодорожной линией на территории России от Москвы через Сибирь. Царь Александр III начал строительство Транссибирской магистрали с целью обеспечить надежную коммуникационную и транспортную систему, связывающую Российскую империю с Сибирью и делающую возможной масштабную иммиграцию. Он знал, что Сибирь окажется во власти сильных азиатских держав, если не будет надежной системы коммуникаций и транспорта, связывающей империю с Сибирью. Это приводит к выводу, что TSR изначально строилась для защиты сибирских границ, и поэтому “была принята замена обычной 4-футовой колеи на необычную 5-футовую, принятие которой было направлено на изоляцию консервативной России от прогрессивной Европы, а также на предотвращение возможных вторжений”. Америка была одной из первых стран, выразивших свой энтузиазм по поводу самой длинной железнодорожной линии в мире и ее преимуществ, которые можно получить от открытия Россией Сибири. Американцы, без сомнения, верили, что “Сибирская железная дорога оживит обширные и богато обеспеченные территории и создаст благоприятные условия для американского экспорта”. В последующие годы контракты на оборудование Транссибирской магистрали были заключены с американскими фирмами, включая поставку рельсов, локомотивов, кузовов грузовых вагонов, пневматических тормозов и двигателей. Сибирская магистраль не только открыла надежный маршрут к Тихому океану, но и стала ключом к удивительным природным богатствам (нефть и уголь) Сибири и Дальнего Востока.

Первые линии на Дальний Восток были завершены в 1880-х годах, но строительство линий в Сибирь и Центральную Азию резко активизировалось в 1890-х годах. В 1890-е годы также произошел взрыв на железнодорожных линиях в Европейской части России. Бум 1890-х годов закончился экономическим кризисом 1901 года. Железнодорожное строительство в двадцатом веке не соответствовало строительству 1890-х годов, но не было ничем не примечательным. Строительство было вновь прервано в 1905 году русско-японской войной и последующими внутренними потрясениями, но вновь возобновилось вплоть до начала Первой мировой войны. [10]

В результате войны ТСМ понесла серьезные повреждения – более ста мостов, многочисленные депо, водонапорные башни и другие железнодорожные сооружения нуждались в значительном ремонте или даже перестройке. Однако к 1924 году Транссиб был полностью восстановлен и паровозный парк постепенно увеличивался, а пропускная способность росла.

В период Великой Отечественной войны Транссиб стал надежным тылом для всей страны, служа транспортной артерией для перемещения воинских эшелонов, эвакуации промышленных и хозяйственных предприятий, а также доставки помощи от союзников через Владивосток по программе "Ленд-лиз".

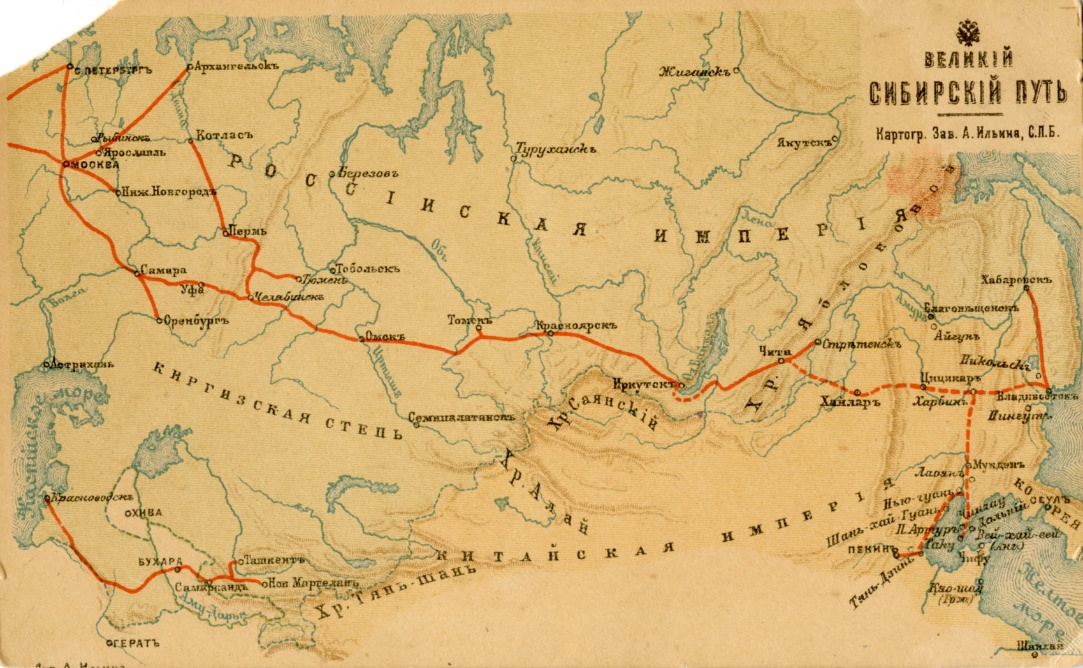
В послевоенный период правительство Советского Союза приняло масштабную программу расширения и модернизации железной дороги, которая уже была крупнейшей железнодорожной артерией в мире и соединяла более 80 городов и 12 областей страны. В то время, как железнодорожное сообщение радикально изменилось, каждый путь, включая Транссиб, требовал электрификации. От 1956 года правительство поставило приоритетную задачу по электрификации железной дороги отечественным железнодорожникам в соответствии с планом электрификации железных дорог СССР, и Транссиб стал первой и наиболее сложной для электрификации дорогой.

Рис.6 Историческая карта "Великого Сибирского пути" Транссибирской магистрали. Источник: [электронный ресурс] https://lhistory.ru/statyi/carskaya-doroga

В настоящее время Транссибирская магистраль является самой большой транзитной железнодорожной магистралью в мире. Протяженность веток магистрали в современной России охватывает пять федеральных округов, а маршрут проходит через 20 субъектов Федерации. Магистраль связывает Россию с государствами Средней Азии, а также Северной Кореей, Монголией и Китаем. Более того, Транссибирская магистраль выходит в европейскую часть России, что обеспечивает прямой доступ к портам Балтики и Черного моря, а также к европейским странам через границу.

Маршрут Транссибирской магистрали пролегает через самые богатые природными ресурсами регионы Российской Федерации. Эти регионы являются центрами производства, где находится свыше 78% промышленного потенциала страны. Благодаря этому транспортировка продукции этих предприятий заказчикам становится проще. Транссибирская магистраль играет важную роль в доставке грузов по всей Евразии - более 50% всех железнодорожных перевозок проходят именно по ней.[11]

Транссибирская магистраль является очень важной частью железнодорожной сети России, однако стоит также упомянуть о развитии остальных российских железных дорог в период после 1914 года. До 1916 года была сформирована основная инфраструктура железнодорожного транспорта в России, включая построение всех основных радиусов железных дорог Москвы и Санкт-Петербурга, а также запуск кольцевой железной дороги в Москве в 1908 году, которая сегодня называется «Московское центральное кольцо» (МЦК). Общая длина железнодорожных путей, включая подъездные пути, к 1916 году превысила 80 тысяч километров. После окончания Первой мировой и Гражданской войн было уничтожено более 60% железнодорожной сети, а потери подвижного состава составили до 90%. Только к 1928 году была достигнут уровень перевозок 1913 года.

В 1920-е годы началась электрификация советских железных дорог, что привело к запуску первого электропоезда в 1926 году на пригородном маршруте между Баку и Сабунчи. В 1929 году Москва и Мытищи были связаны электропоездами. В 1932 году в СССР были созданы первые электровозы, а в 1935 году началось строительство Московского метрополитена, который и другие метрополитены подчинялись Наркомату/Министерству путей сообщения до распада СССР.

Во время Великой Отечественной войны 1941-1945 годах, железнодорожный транспорт сыграл значительную роль. Было перевезено около 20 миллионов вагонов для нужд фронта, а также осуществлялась эвакуация мирных жителей и заводов, а также перевозка раненых. Несмотря на то, что объекты железнодорожного транспорта были подвержены атакам гитлеровской авиации и получили 44% всех авиабомб, предназначенных для СССР, железная дорога продолжала функционировать.

В 1956 году в СССР был представлен последний паровоз - П36-0251. К 1980 году железнодорожный транспорт Советского Союза полностью перешел на электрическую и тепловую тягу. В период с 1960-х по 1980-е годы было проведено масштабное строительство железных дорог в Сибири для добычи природных ресурсов. В 1984 году была запущена Байкало-Амурская магистраль, которая соединила регионы России.

В том же 1984 году в СССР был введен в эксплуатацию первый скоростной электропоезд ЭР200, который следовал маршрутом Москва-Ленинград со скоростью 200 км/ч. Вначале путь занимал 4 часа 50 минут, но затем время было сокращено до 3 часов 55 минут.

В 2001 году произошла реформа железнодорожного транспорта в России, которая привела к ликвидации МПС и передаче его хозяйственных функций в РЖД. В 2007 году были созданы грузовые операторы в рамках реформы отрасли, включая Первую грузовую компанию, которая была приватизирована в период с 2011 по 2012 годы. С 2010 года Федеральная пассажирская компания, являющаяся дочерней компанией РЖД, осуществляет большую часть пассажирских перевозок на поездах дальнего следования. Кроме того, РЖД имеет доли в различных компаниях-операторах пригородных перевозок

и других организациях отрасли.

В декабре 2009 года был запущен новый высокоскоростной поезд - Siemens Velaro Rus ("Сапсан"), который осуществляет регулярные пассажирские перевозки между Москвой и Санкт-Петербургом. ОАО "РЖД" насчитывает 20 "Сапсанов" с десятивагонными составами, способными развивать скорость до 250 км/ч, а также более 60 электровозов ЭП20 и ЧС200, которые могут достигать скорости до 200 км/ч. Компания Karelian Trains, созданная в партнерстве РЖД и VR Group, владеет четырьмя скоростными поездами типа Pendolino ("Аллегро"), способными достигать максимальной скорости в 220 км/ч. Кроме того, начиная с 2013 года, РЖД использовала электропоезда Siemens Desiro Rus ("Ласточка"), произведенные в Германии и России, для пассажирских перевозок на МЦК, который был возобновлен в 2016 году после 80-летнего перерыва.[12]

Строительство железных дорог в России началось относительно позже, чем в других странах, однако это не помешало России достаточно быстро сформировать основной «скелет» железнодорожной сети, связав стратегически важные центры страны, а также построить самую большую транзитную железнодорожную магистраль на сегодняшний день. Железнодорожная сеть России не совершенно и продолжает свое развитие, однако не так активно, как иные государства.

Для выявления особенностей развития, использования иностранного опыта в усовершенствовании современной железнодорожной сети России, внедрения высокоскоростных магистралей была проанализирована история развития железнодорожного транспорта в стране-мировом лидере по протяженности высокоскоростных магистралей – Китайской Народной республики

# 1.4 История развития железнодорожного транспорта в Китае

Особый интерес вызывает история развития железных дорог в Китайской Народной Республике. История железных дорог Китая насчитывает 100 лет и была тесно связана с историей Китая с момента его создания. Историю железных дорог Китая можно разделить на четыре этапа развития: этап в Императорском Китае, этап во времена Китайской Республики, этап до 1978 года и этап после 1979 года в Китайской Народной Республике.

**Первый этап в истории железных дорог Китая (1876-1911).**

Длительный упадок династии Цин с конца XVI века достиг точки невозврата после первой опиумной войны и подписания Нанкинского договора. Согласно Нанкинскому договору, Китай не только должен был создать свободные порты по договору, отказаться от таможенного контроля и предоставить экстерриториальность, но и превратился в полуфеодальную и полуколониальную страну.

Развитие железных дорог Китая в период становления имперского Китая, с момента его создания в 1876 по 1911 год, можно рассматривать как первый этап развития железных дорог Китая. Развитие железных дорог в этот период несло на себе отпечаток полуфеодальных и полуколониальных характеристик Китая. С самого начала создание железнодорожных линий в Индии было политическим и идеологическим вопросом. Первой железнодорожной линией в Китае была линия Ву Сон-Шанхай, которая была построена и эксплуатировалась британцами. Эта линия длиной 14,5 км и шириной рельсов 762 мм (212 футов) была введена в эксплуатацию в июне 1876 года. Позже, в октябре 1877 года, после ввода в эксплуатацию этой линии, китайская компания быстро демонтировала ее и отправила все свое оборудование на Тайвань. Отношение Китая к войне в этом направлении отражало его осторожность и сопротивление иностранному проникновению, а также высокую степень уважения к национальным суверенным правам. В то же время династия Цин также осознала, что Китай должен укрепляться в западном направлении, и этот путь, без сомнения, был одним из средств достижения его целей, и его необходимо было развивать. Поэтому в 1881 году династия Цин построила железнодорожную линию Таншань-Сюгэчжуан, которая стала первой железной дорогой, построенной Китаем самостоятельно. Его длина составляла 9,7 км, и он использовался для транспортировки угля. В том же году на угольной шахте Кайпин был произведен первый в Китае паровоз китайского производства. Впоследствии, в 1888 году, эта линия была продлена до Тяньцзина. Затем, сконцентрировав свои инженерные способности, династия приступила к строительству ряда железных дорог, включая знаменитую железнодорожную линию Пекин-Ханькоу. К 1894 году было завершено строительство в общей сложности 28 железнодорожных линий протяженностью 7,3 км.

Китайско-японская война, разразившаяся в 1894-1895 годах, положила начало новой эре колониальной борьбы в Китае. Международное положение Китая еще больше ухудшилось, и после войны страна была вынуждена подписать ряд договоров, которые предоставляли иностранным державам широкие права на инвестиции в железнодорожные сети Китая и контроль над ними. С 1895 по 1911 год большинство новых реконструированных линий проходило по суше из портов, предусмотренных договором, или с иностранных территорий и было построено за счет иностранных займов или контроля, прямо или косвенно. К концу правления династии Цин в 1911 году на материковой части Китая было построено около 9400 км железных дорог. Около 41 процента этих железнодорожных линий эксплуатировались иностранными компаниями, а 39 процентов находились под косвенным контролем иностранных компаний. Китай контролировал лишь около 20% железнодорожных путей, включая самостоятельно построенную железную дорогу Пекин -Чжанцзякоу и восстановленные железные дороги Пекин-Ханькоу (Ухань) и Гуанчжоу-Шаньшуй. Период наиболее быстрого развития, с ежегодным строительством около 800 км магистральных линий, пришелся на период с 1899 по 1905 год, в разгар внешней борьбы после подписания соглашений. В конце концов, была сконструирована чрезвычайно фрагментированная железнодорожная система (рис. 7). Поскольку большинство железнодорожных линий были построены с разной шириной колеи, они были соединены друг с другом по отдельности; они также не образовали единой национальной сети.

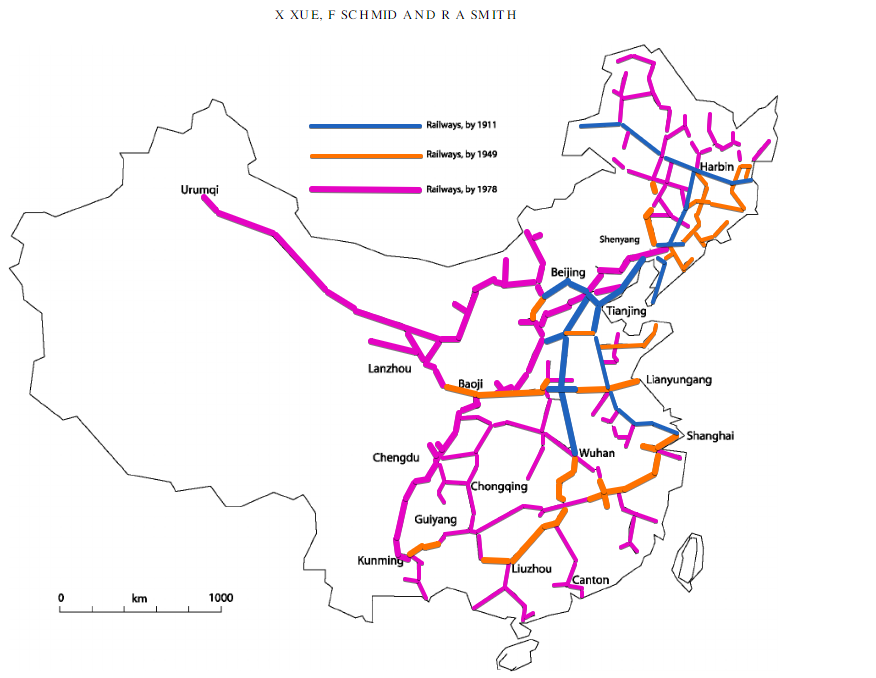


Рис.7 Китайские железные дороги в 1911, 1949 и 1978[13]

**Второй этап в истории железных дорог Китая (1911-1949)**

Период существования Китайской Республики, с 1911 по 1949 год, можно рассматривать как второй этап развития железных дорог Китая. В этот период в Китае происходили различные войны между китайскими военачальниками, Великая Северная экспедиция, китайско-японская война и Гражданская война. Развитие железных дорог в этот период неизбежно носило характер военного времени. Создание Республики совпало с растущими амбициями Японии и ее стремлением иметь влияние в Китае, особенно на северо-востоке. Сразу после начала Первой мировой войны Япония навязала Китаю пресловутые «двадцать одно требование». Следовательно, несколько линий были заполнены «японскими деньгами». Эти линии ответвлялись от Южно-Маньчжурской железной дороги, которая перешла под контроль Японии в результате Русско-японской войны. Они значительно укрепили военные позиции Японии в Маньчжурии и стали неотъемлемой частью грандиозной программы, направленной на прекращение движения по Китайско-Восточной железной дороге и, в конечном счете, остановку в порту на северо-востоке Кореи в Японском море.

Столкнувшись с растущим давлением Японии на северо-востоке, Китай был вынужден осуществить оборонительное железнодорожное планирование в этом районе. Были построены две магистральные линии. Восточная магистраль проходила от Шэньяна через Цзилинь до Тунхуа, а западная была достроена за Цицикаром, достигнув Кешаня в Хэйлунцзяне. Завершение строительства этих линий позволило китайцам внедрить унифицированное управление транспортным сообщением от Тяньцзиня через Тунхуа на востоке до Кешаня на западе, при необходимости, не используя Южно-Маньчжурскую железную дорогу. За этот период (1912-1931) в Китае было построено около 5070 км железнодорожных линий, почти половина из которых находилась на северо-востоке, и там с участием китайского капитала было построено больше линий, чем где-либо еще в Китае.

На этом этапе, то есть в период между установлением контролируемого Японией правительства Маньчжурии в 1932 году и началом японо-китайской войны в 1937 году, началась одна из самых интенсивных железнодорожных программ в истории китайского железнодорожного транспорта. В обеих частях китайских территорий строительство железных дорог энергично продвигалось вперед, но вдохновлялось явно по-разному. Для Китая потеря Маньчжурии означала полное банкротство железнодорожной стратегии противодействия прямому иностранному вторжению в спорные районы китайского национального пространства. В частности, политика развития железных дорог была перенесена с одной стороны на другую, а с другой - на укрепление внутренних районов страны в ожидании крупномасштабного иностранного вторжения. Таким образом, были завершены работы на линиях Ханькоу (Ухань) - Кантон (Гуанчжоу) и Лонг-Хайлин, магистральных линиях север-юг и восток-запад соответственно.

В этот период велось строительство важных линий, ведущих в центральный Китай и на юго-запад. Независимость Маньчжурии дала Японии шанс контролировать все маньчжурские железные дороги и подготовиться к ультимативному захвату материковой части Китая. После покупки Китайско-Восточной железной дороги в 1935 году и строительства около 3580 км железной дороги в Маньчжурии японцы стали владельцами относительно интегрированной железнодорожной сети в Маньчжурии. За этот период (1932-1937) было построено в общей сложности 6539 км железнодорожных линий. Среднегодовой объем строительства составил 1090 км, что примерно в четыре раза превышает средний показатель за аналогичный период по республике.

Начало японо-китайской войны в 1937 году ознаменовало еще один поворотный момент в эволюции железнодорожной системы той эпохи. Когда началась война, железнодорожная система сразу же стала наиболее стратегическим элементом. Это стало настолько важным, что все крупные сражения велись вдоль железнодорожных линий; военные успехи и неудачи были напрямую связаны с контролем над важными железнодорожными линиями. Поскольку война быстро распространилась на внутренний Китай, то есть на северный, восточный и центральный Китай, акцент при строительстве железной дороги был сделан на развитие и укрепление тыла и внутренних районов, а также на создание благоприятных условий для сотрудничества. За этот период (1937-1945) было построено около 2800 км железнодорожных линий, но многие из них соответствовали низким стандартам и были построены для обслуживания войны.

Вскоре после окончания китайско-японской войны разразилась Гражданская война. На протяжении трех лет войны, вплоть до образования Китайской Народной Республики в 1949 году, практически не было не только нового строительства, но и широкомасштабных разрушений.

За период Китайской Республики, с 1911 по 1948 год, было построено около 13 760 км магистральных линий и 870 км ответвлений, в результате чего общая протяженность сети составила 21 810 км линий. За немногими исключениями, практически все эти магистральные линии были построены для удовлетворения иностранных интересов, будь то в форме прямого контроля через объединение предприятий с Китаем или независимое строительство, или с прямым контролем через предоставление кредитов Китаю. К концу Гражданской войны из общей железнодорожной сети (показано на рис. 7) только около 11000 км все еще были пригодны для использования. Исправные линии находились в основном на северо-востоке или севере Китая, составляя 65 процентов от общей железнодорожной системы Китая.

Система в целом была серьезно повреждена. Количество локомотивов и транспортных средств составляло, соответственно, около 1700 и 30 000; оба находились в плохом состоянии. Годовой объем перевезенных грузов и пассажиров составил, соответственно, 56 миллионов тонн и 103 миллиона пассажирских перевозок.

**Третий этап в истории железных дорог Китая (1949-1978)**

Период с 1949 по 1978 год можно охарактеризовать как третий этап в истории железных дорог Китая. 1949 год стал демаркационной линией для развития железных дорог Китая. В этом году была создана Китайская Народная Республика, и впервые в истории Китая железнодорожная система была по-настоящему и полностью централизована центральным правительством. По большому счету, при планировании, развитии и эксплуатации железнодорожной системы после 1949 года не было никаких конфликтующих идеологий или экономических интересов. Победив в Гражданской войне, Народная Республика Китай унаследовала железнодорожную систему, из которой функционировало лишь около половины железнодорожных путей, в результате китайско-японской войны, демонтажа Россией и Гражданской войны. Помимо ее плохого состояния, система в целом была серьезно фрагментирована и распределена неравномерно (рис. 2). Следовательно, железнодорожное строительство в этот период было сосредоточено на развитии и восстановлении сети и лучшем распределении, особенно в труднодоступных внутренних районах.

На этом этапе одной из целей строительства сети было развитие и совершенствование магистральных линий. Как только был создан новый Китай, правительство начало модифицировать топологически сложный участок Баоцзи-Тяньшуй и строить линию Тяньшуй-Ланьчжоу. Оба они стали западной частью железной дороги Лонг-Хай, магистрального маршрута восток-запад. В августе 1954 года, как только железнодорожная линия Тяньшуй-Ланьчжоу была открыта для движения, началось строительство железной дороги Ланьчжоу-Синьцзян. Линии Тяньшуй -Ланьчжоу и Ланьчжоу-Синьцзян общей протяженностью 2240 км должны были проходить по труднопроходимой местности в освоенных районах, где имелись значительные запасы воды, продуктов питания и топлива, не говоря уже о строительных материалах. В декабре 1965 года было завершено строительство линии Ланьчжоу-Синьцзян, которая отмечает западно-восточную артерию железнодорожной сети, пересекающую весь Китай и состоящую из линий Лонг-Хай и Ланьчжоу-Синьцзян (рис. 2).

Одновременно шло усовершенствование магистрали север-юг, линии Пекин-Гуанчжоу.Ремонт и возрождение железной дороги Ханькоу-Гуанчжоу, южного участка линии Пекин-Гуанчжоу, было завершено в начале "периода экономического подъема" (1950-1952). Позже, в период второй пятилетки (1958-1962), линия Пекин-Гуанчжоу была усовершенствована и стала первой полностью двухпутной линией железных дорог Китая. На севере Китая в 1958 году был построен еще один важный маршрут с запада на восток, соединяющий Пекин и Ланьчжоу. Линия Пекин - Баотоу (832 км) была двухпутной, а линия Баотоу -Ланьчжоу (990 км) была открыта одновременно в октябре 1958 года. Этот маршрут обеспечивал еще одно связующее звено между северо-западом и севером.

Другим крупным строительным проектом в этот период было строительство юго-западной железной дороги. В этом районе было четыре крупных города - Чэнду, Чунцин, Гуйян и Куньмин, но до 1949 года железных дорог было очень мало. Строительство железных дорог в этот период велось вокруг четырех городов. Между четырьмя городами, один за другим, было построено несколько важных линий. Это были линия Чэнду -Чунцин (505 км, открыта в июне 1952 года), линия Чунцин -Гуйян (463 км, октябрь 1965 года), линия Гуйян - Куньмин (644 км, март 1966 года) и линия Чэнду -Куньмин (1091 км, декабрь 1970 года). В этом районе, из-за множества горных хребтов, условия строительства были очень сложными. Возьмем, к примеру, линию Чэнду - Куньмин: эта линия протяженностью 1091 км включает в себя 427 туннелей и 991 мост, что составляет 451 км. В этот период также было завершено строительство нескольких важных линий, соединяющих сеть юго-запада с другими районами страны.

На юге юго-востока в 1954 году была построена линия Гуйян-Лючжоу. На севере юго-востока линия Баоцзи-Чэнду, первая электрифицированная линия в Китае, была завершена в июле 1956 года и полностью электрифицирована в 1975 году. Дорога, общей протяженностью 676 км, пересекала горный хребет Цинь, где условия строительства были очень сложными.

На северо-востоке и востоке юго-востока были построены две важные линии. В декабре 1974 года строительство важной линии Чжучжоу-Гуйян завершило важный магистральный маршрут восток-запад в южном Китае от Ханчжоу до Куньмина, проходящий параллельно линии Лонг-Хайлин на севере. Линия Сянфань-Чунцин (897 км, от Сянфаня, провинция Хубэй, через Анькан, Шэньси, до Чунцина), которая обеспечивала лучшую связь между юго-восточным и центральным Китаем, была завершена в мае 1978 года. Другим важным сооружением в этом районе была линия Янпингуань-Аньканг. Это была вторая электрифицированная линия в Китае, которая обеспечивала связь между линиями Баоцзи-Чэнду и Сянфань-Чунцин. В течение этого периода были также предприняты усилия по улучшению железнодорожной сети в других местах, например, в центральных и восточных районах.

Акцент в развитии железнодорожной сети на этом этапе был сделан на строительстве новых железнодорожных линий на юго-западе и северо-западе Китая по труднопроходимой местности и на создании национальной интегрированной железнодорожной сети. К концу 1978 года все железнодорожные линии в материковом Китае были впервые в истории объединены в единую систему, и все провинции и автономные районы, за исключением Тибета, получили доступ к системе e (показано на рис. 2). При протяженности железнодорожной сети около 49000 км была сформирована базовая национальная железнодорожная сеть. В третий период была развита промышленность по производству подвижного состава.

В этот период Китай приобрел возможности для имитации, совершенствования мышления и самостоятельного проектирования паровых, дизельных и электрических локомотивов. Уже в 1952 году Китай начал производить паровозы методом имитации, а в 1956 году начал совершенствовать эти имитированные локомотивы. Позже Китай построил паровоз серии "Цяньцзинь". Исследования и производство дизельных и электрических локомотивов начались в 1958 году. Начиная с 1960-х годов, Китай постепенно разрабатывал тепловозы серии DF (Dongfeng) и электровозы серии SS (Shaoshan).

**Четвертый этап в истории железных дорог Китая (1979-1997)**

Четвертый этап в развитии железных дорог Китая продолжался с 1979 по 1997 год и может рассматриваться как период модернизации.

1978 год имеет эпохальное значение для Китая. Как записал Сюн Ван в своей книге "Скорость Китая: развитие высокоскоростных железных дорог Китая", 26 октября 1978 года, сидя в сверхскоростном поезде, новый китайский лидер Дэн Сяопин был безмятежен и спокоен. Горы, озера, деревни и поля мелькали по обе стороны поезда. Внутри отсека на экране высветилось: 210 км/час. Один репортер из окружения Дэна спросил его: “Насколько нам известно, сэр, это ваша первая поездка на скоростном поезде. Как тебе это нравится?” Дэн с готовностью ответил: “Быстро, это несется как ветер, и кажется, что это подталкивает тебя бежать; мы садимся в нужный поезд”.

Два месяца спустя в Пекине состоялось 3-е пленарное заседание Центрального комитета Коммунистической партии Китая 11-го созыва, которое ознаменовало начало реформ в Китае. Тогда было принято решение, что акцент в государственных делах будет смещен на экономическое развитие. Соответственно, акцент был перенесен на развитие железных дорог. В отличие от третьего этапа, на котором главным было "количество", на четвертом этапе акцент был смещен на качество железной дороги, при этом продолжалось расширение сети. Дэн Сяопин понимал невозможность позиционирования Китая в мире будущего без достижения технического развития, связанного с современностью.

За этот период были проведены следующие масштабные работы: увеличение скорости и объема движения пассажирских и грузовых поездов, разработка нового подвижного состава, расширение двухпутных и электрифицированных линий и совершенствование существующих линий.

Одной из выдающихся особенностей железных дорог Китая в этот период было развитие большегрузных поездов. До 1980-х годов полная грузоподъемность отдельного грузового поезда составляла около 2000-3000 тонн, что не удовлетворяло транспортным потребностям угольной промышленности. В 1985 году Китай начал строительство железнодорожной линии протяженностью 653 км между Датуном в провинции Шаньси и портом Циньхуандао в Бохайском заливе для большегрузных поездов с углем. Эта магистральная железнодорожная линия для перевозки угля была открыта для движения в 1992 году специальными поездами общей вместимостью 5000 тонн, которые позже были увеличены до 10000 тонн.

Также были проведены исследования для большегрузных поездов и других магистральных линий. В начале 1990-х годов на трех основных магистральных линиях - Пекин-Гуанчжоу, Пекин-Шанхай и Пекин-Харбин - были введены в эксплуатацию большегрузные поезда общей грузоподъемностью 5000 тонн. В то же время на других девяти магистральных линиях были введены в эксплуатацию отдельные поезда грузоподъемностью 3000-4000 тонн. Китай также начал уделять внимание развитию межмодальных железнодорожных перевозок для международных перевозок в 1990-х годах.

После запуска сквозных перевозок по маршруту через перевал Алатау в Россию в 1992 году Китай создал девять контейнерных терминалов для перевозок по сухопутным мостам. Они находятся в Ляньюньгане, Тангу, Хоххоте, Эрлянхоте, Чжэнчжоу, Сиане, Ланьчжоу, Урумчи и Дружбе. С 1997 года Китай приступил к строительству континентального моста Евразия. Эта железнодорожная система протяженностью более 11000 км от города Ляньюньган на восточном побережье Китая в провинции Цзянсу через железные дороги Лонг-Хай и Ланьчжоу-Синьцзян до Роттердама в Нидерландах соединяет Атлантический экономический пояс с Азиатско-Тихоокеанским экономическим районом. По этому маршруту транзит в европейские пункты назначения из Японии на 2700 км короче, чем по Транссибирской магистрали.

Также наблюдается стремительный рост внутренних контейнерных перевозок. Чтобы повысить эффективность железнодорожных контейнерных перевозок, в 1998 году Министерство путей сообщения приступило к строительству 16 контейнерных терминалов вдоль побережья для обслуживания внутреннего рынка и запустило эксклюзивные контейнерные шаттлы. Терминалы были построены в Цзиньцяо, Боюцюань и Гаоцяочжэнь на северо-востоке Китая; Тангу на севере Китая; Циндао, Ляньюньгане, Яньтае, Хэцзяване, Северном Нинбо, Сямыне и Восточном Фучжоу в восточном Китае; и Сяюань, Яньтянь, Северном Шаньтоу, южном Гуанчжоу и Чжаньцзяне в южном Китае. Китай прилагает все усилия для развития своих контейнерных перевозок, на долю которых в настоящее время приходится всего 1,8 процента тоннажа и 4,5 процента тонно-километража.

С начала 1993 года наблюдался беспрецедентный в истории Китая высокий уровень строительства железных дорог, что стало результатом высокого приоритета, придаваемого железной дороге правительством. Помимо протяженности построенных новых железных дорог, другими выдающимися достижениями за этот период можно считать увеличение скорости движения пассажирских и грузовых поездов, а также предоставление более качественных пассажирских вагонов и услуг. В декабре 1994 года была построена и введена в эксплуатацию первая в Китае квазискоростная железная дорога - линия Гуанчжоу-Шэньчжэнь, максимальная рабочая скорость которой составляла 160 км/ч. Впоследствии китайские железные дороги дважды увеличили скорость движения пассажирских поездов на некоторых магистральных маршрутах, в 1997 и 1998 годах.

Новые экспрессы начали курсировать по трем железнодорожным артериям Пекин-Гуанчжоу, Пекин-Шанхай и Пекин-Харбин со скоростью 140-160 км/ч. Также началось сотрудничество с иностранными компаниями в области высокотехнологичного подвижного состава. В мае 1998 года высокоскоростной поезд X2000 производства компании «Adtranz» начал курсировать между Гуанчжоу, Шэньчжэнем и Коулуном со скоростью 200 км/ч. Чтобы усилить конкуренцию с автомобильными дорогами и авиалиниями, были значительно улучшены услуги по перевозке пассажиров. Начиная с 1997 года, широко используются различные меры, включая полностью компьютеризированную систему бронирования, бронирование билетов по телефону, транспортные средства с кондиционерами, поездки на автобусах и поездах, междугородние поезда, поезда для отдыха и туризма.

За этот период отрасль подвижного состава значительно улучшилась. Производство паровозов было прекращено в 1988 году. Новые типы локомотивов, дизельные серии DF (Dongfeng) и электрические серии SS (Shaoshan), были введены в эксплуатацию на многих линиях. Было построено несколько типов пассажирских лайнеров, оснащенных кондиционерами, а также двухэтажных конструкций. На конец 1997 года на железных дорогах Китая эксплуатировалось 15335 локомотивов, из которых 2931 были паровыми, 9583 дизельными и 2821 электрическими.

Ежегодно поставляется около 700 новых тепловозов и 170 электровозомоторных агрегатов, что быстро устраняет необходимость в их регулярном ремонте. На этом этапе были дополнительно усовершенствованы железнодорожные сети и построен ряд новых линий. Железная дорога Ланьчжоу-Синьцзян, магистральный маршрут восток-запад, была электрифицирована и модернизирована до двухпутной в 1996 г.

В настоящее время линии Ланьчжоу-Синьцзян и Лонг-Хай (Ланьчжоу - Ляньюньган) общей протяженностью 3651 км, а также китайский участок Евроазиатского континентального моста являются артерией региона. сеть от Ляньюнгана в провинции Цзянсу на востоке до перевала Алатау в Синьцзян-Уйгурском автономном районе. Новая магистраль Пекин-Коулун-Линь е протяженностью 2536 км, соединяющая Пекин и Гонконг, пересекающая девять провинций и городов, была завершена и введена в эксплуатацию в 1997 году. К концу 2002 года она была полностью дублирована. Эта новая линия и 2313 км линии Пекин-Гуанчжоу, которая была полностью электрифицирована в сентябре 2001 года, образуют основные артерии сети с севера на юг.

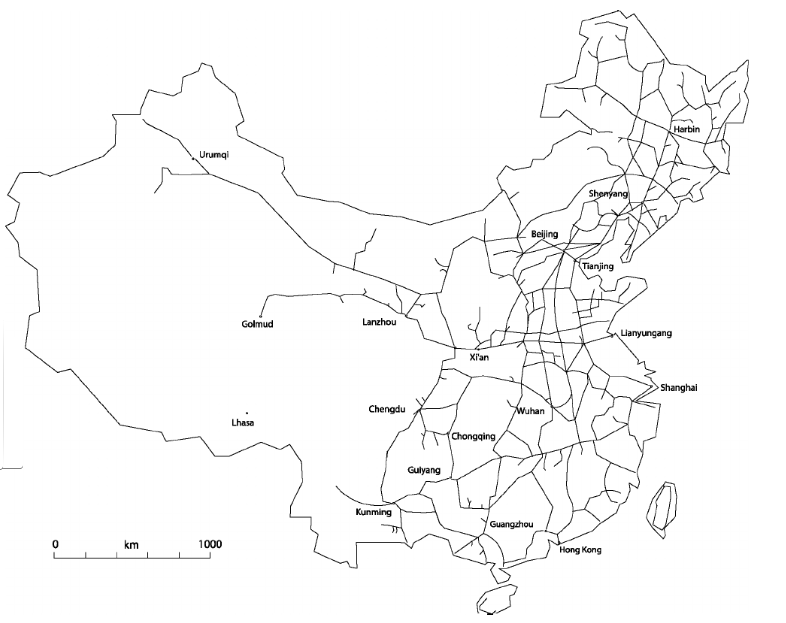
Новая линия Наньнин-Куньмин, еще один переход на юго-запад, была введена в эксплуатацию в декабре 1997 года. Эта линия протяженностью 851 км была построена в очень суровых условиях; она включает в себя 250 туннелей общей протяженностью 190 км и 390 мостов. Строительство железной дороги продвигалось очень быстро, на основе сочетания центрального и местного финансирования с начала 1990-х годов. Более половины провинций участвовали в совместных проектах по строительству железнодорожных линий. На общей, многосторонней основе были завершены и введены в эксплуатацию некоторые новые линии. К ним относятся линия Сиань-Янань в провинции Шэньси, линия Цзинин-Тунляо в автономном районе Внутренняя Монголия, линия Гуанчжоу-Мэйчжоу-Шаньтоу в провинции Гуандун и участок Симэнь Юг-Симэнь Север линии Симэнь-Чанша. В тот же период было запланировано или строилось еще несколько совместных железных дорог в провинциях Цзянсу, Чжэцзян, Цзянси, Фуцзянь и Аньхой в Восточном Китае. Их общая протяженность составит 2175 км, и они будут включать в себя ряд сложных инженерных сооружений, таких как автодорожно-железнодорожный мост через реку Уху-Янцзы в Аньхое и 400-километровую железную дорогу Хэфэй-Цзюцзян в Цзянси. К концу 1997 года общая протяженность сети железных дорог (без учета Тайваня) составила 65000 км, включая 18 400 км двухпутных линий и 10500 км электрифицированных линий (рис. 3). Из общей протяженности маршрута совместные предприятия построили около 3000 км, а региональные железные дороги - около 50,00 км. Количество пассажирских вагонов составило 34 000, из которых 28,9 процента были новыми автомобилями с кондиционерами. Номера грузовых вагонов составляли 530000.

Рис.8 Железнодорожная сеть Китая в 1998 году[13]

Развитие существующих железнодорожных маршрутов продолжается по всему миру, и новые линии все еще строятся. Пожалуй, самой заметной из них за последнее время является японская линия Токайдо, открытая в 1964 году для высокоскоростных поездов Синкансэн. Это дало возможность другим странам развивать скоростные магистрали исключительно или главным образом для использования экспресс-перевозок пассажиров; что ознаменовало начало эпохи высокоскоростных путешествий.

Подводя итог исторического экскурса в развитие железнодорожного транспорта в мире, можно сделать следующие выводы.

Развитие цивилизации частично зависит от развития технологических идей. Современные решения в сфере туризма являются прекрасным и неоспоримым примером таких изменений. Являясь вспомогательным фактором, транспорт является важным элементом привлекательности места назначения, который обеспечивает основу для успешной индустрии туризма. Это подобно кровеносным сосудам местности и считается определяющим фактором в развитии туристического направления.

Транспорт стал крупнейшим культурным феноменом современного общества, крупнейшим цивилизационным комплексом социально-экономической и политической жизни каждой развитой страны. На сегодняшний день, нет ни одной отрасли бизнеса, производства или сферы услуг, ни одной сферы культуры, в которой транспортировка не играла бы важную роль.

Железнодорожный транспорт в современном мире является одним из важнейших элементов туристического сектора, который напрямую влияет на развитие туризма. Подобные выводы можно сделать на основании, уровня развития и качества транспортной инфраструктуры и растущему числу туристов, которые часто рассматривают транспортный режим как главную достопримечательность своей поездки. Современная транспортировка – это область инноваций и многочисленных научных исследований. Развитие транспорта призвано сократить время в пути и обеспечить высочайшее качество, а также безопасность транспортных услуг.

Появление железнодорожного транспорта спровоцировало возникновение туристической индустрии как таковой. После проведения Томасом Куком первого организованного тура, путешествия стали более доступны обычным людям. Развитие знаменитых железнодорожных круизов, таких как «Восточный экспресс» и «Голубая стрела» зародили основы современных массовых путешествий.

Представленный анализ развития туристического железнодорожного транспорта показывает, насколько быстро механизированный транспорт претерпел преобразования после Великой промышленной революции, что особенно ярко видно на примерах подробного обзора исторического развития железнодорожного транспорта в России и Китае. Стоит отметить, что транспорт сегодня является техническим инструментом для удовлетворения как индивидуальных, так и коллективных транспортных потребностей населения. Благодаря анализу этапов становления существующей железнодорожной сети как в мире, так и в отдельно взятых странах, на примере России и Китая, можно детальнее понять мотивы и особенности современного развития данной отрасли, что поможет в дальнейшем выявить точки роста и факторы, препятствующие данному развитию.

# Глава 2. РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В МИРЕ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ТУРИСТСКИЕ ПОТОКИ

# 2.1 Современный этап развития мировой железнодорожной сети.

Факторы, которые в настоящее время делают железнодорожный транспорт удобным средством передвижения для туризма, включают в себя: скорость, комфорт, возможность путешествовать в разное время суток и сезона, независимо от погоды, а также более высокий уровень безопасности по сравнению с другими видами транспорта. В настоящее время все чаще учитывается более эффективное использование земли и энергии в железнодорожном транспорте, что приводит к меньшему воздействию на окружающую среду по сравнению с автомобильным транспортом. Это крайне важно в контексте принципов устойчивого развития в процессах управления туризмом.

Технологические достижения позиционируют железнодорожный транспорт как привлекательный вариант путешествия с точки зрения безопасности, удобства, своевременности, гибкости и доступности по цене. По сравнению с воздушным транспортом железнодорожный транспорт может быть более экономичным для некоторых туристов. Ученые отмечают важность времени в пути “от двери до двери” при оценке транспортной доступности. В отличие от аэропортов, большинство железнодорожных вокзалов расположены ближе к городским центрам и городским мероприятиям, что позволяет туристам практически сразу же погрузиться в пункт назначения. Многие железнодорожные вокзалы не требуют от пассажиров прохождения тщательного (и отнимающего много времени) досмотра в целях безопасности, что еще больше сокращает транспортные обязательства туристов. Системы ВСЖМ (Высокоскоростных железнодорожных магистралей), в частности, произвели революцию в туризме, сократив время в пути и повысив комфорт пассажиров.

Британские эксперты Базен, Беккерих и Делаплас выявили несколько причин, по которым некоторые туристы в Европе предпочитают ВСЖМ. Для городских туристов, путешествующих на короткие расстояния, ВСЖМ представляет собой привлекательную альтернативу вождению, устраняя проблемы, связанные с усталостью, пробками на дорогах и парковкой. Услуга ВСЖМ также может быть объединена с другими туристическими продуктами для создания более выгодных туристических предложений.

Учитывая их растущую популярность, многие ученые исследовали влияние доступа к ВСЖМ на местный туристический спрос, причем Азия является распространенным регионом изучения, так как там ВСЖМ наиболее распространены на сегодняшний день

Китайская Народная Республика также имеет большой опыт в развитии сети высокоскоростных железнодорожных магистралей. Год, когда Пекин принимал летние Олимпийские игры 2008 года, ознаменовался 30-летием реформ в Китае. Годом ранее Китай приступил к внедрению нового поколения высокоскоростных железных дорог, предназначенных для обслуживания пассажиров, и с тех пор было построено или реконструировано более 300 станций для приема высокоскоростных поездов. К концу 2019 года, всего за несколько лет, в Китае насчитывалось более 35 000 км линий ВСМ – это больше, чем у всех других сетей высокоскоростных поездов в мире, и составляет 70% от всемирной железнодорожной сети.

Китайские исследователи Су и Уолл обнаружили, что открытие железной дороги Цинхай-Тибет значительно стимулировало туризм в Тибете, и путешественники определили железную дорогу как основной фактор при выборе Тибета в качестве места назначения. Китайские исследователи Ян, Чжан и Е проанализировали влияние недавно построенной ВСЖМ Ухань-Гуанчжоу на местные туристические потоки и обнаружили значительное влияние в двух из трех провинций, обслуживаемых новой высокоскоростной железной дорогой. Китайские ученые Чен и Хейнс обнаружили, что ВСЖМ Китая привело к увеличению спроса на въездной туризм из разных стран на 29%.

Важно отметить, что преимущества ВСЖМ различаются в зависимости от пункта назначения. Например, испанские ученые Пальяра и др. в своем исследовании 2015 года обнаружили, что испанская система ВСЖМ влияет на выбор туристами городов вблизи Мадрида, но не на выбор путешественниками самого Мадрида. В свою очередь французские исследователи Делаплас и др. в своей работе 2014 года обнаружили, что хорошая репутация и популярность французской сети ВСЖМ влияет на решения путешественников посетить Париж. Однако итальянская система ВСЖМ не оказала такого же влияния в Риме, поскольку система в стране не столь популярна.

Однако не стоит забывать, что с появлением дополнительного вида транспорта, повысилась конкуренция в области интермодальных перевозок.

Наличие ВСЖМ само по себе не обязательно увеличивает спрос на поездки; вместо этого оно может снизить спрос на другие виды транспорта, такие как воздушный и железнодорожный. Как упоминалось ранее, железнодорожные перевозки (и особенно ВСЖМ) более конкурентоспособны на коротких расстояниях из-за более частых рейсов, более дешевых тарифов, близости к городским центрам, а также надежности и безопасности обслуживания. В 2016 году испанские исследователи Альбалате и Фагеда провели исследование, которое показало, что запуск высокоскоростной железнодорожной сети в Испании не привел к увеличению числа туристов, поскольку некоторые туристические сегменты стали предпочитать использовать железнодорожный транспорт вместо авиационного. В ходе исследования было обнаружено, что интермодальная конкуренция между воздушным сообщением и ВСЖМ зависит от времени в пути и расстояния ВСЖМ; более короткие расстояния предполагают меньшее количество вариантов воздушного сообщения. Когда сеть ВСЖМ открылась в Испании, статистика показала, что количество вариантов воздушного транспорта сократилось на 17%, а рыночная доля крупных авиакомпаний по различным видам транспорта снизилась.

Основываясь на статистических данных, ученые выдвинули предположение, что поезда «отвлекают» путешественников от самолетов и автобусов на дальние маршруты протяженностью более 500 км, в то время как основной спрос на железнодорожные перевозки приходится на пользователей автомобилей, путешествующих более короткими маршрутами, тем самым происходит перераспределение пассажиропотока. Цена и частота рейсов являются факторами, определяющими замену регулярных авиаперевозок ВСЖМ в Испании. Используя эмпирический анализ статистических данных, Альбалате, Бел и Фагеда обнаружили, что конкуренция между ВСЖМ и авиатранспортом зависит от конструкции и протяженности сети ВСЖМ, а также расположения станций ВСЖМ. Столкнувшись с конкуренцией ВСЖМ, авиасообщение в узловых аэропортах сократилось в большей степени, чем в аэропортах, не являющихся узловыми, и даже в большей степени в аэропортах, не имеющих собственной станции ВСЖМ.

Анализ выбора вида транспорта туристами позволяет получить полезную информацию о конкуренции между различными видами транспорта. Шведский ученый Нерхаген обнаружил, что среди посетителей крупного горнолыжного курорта в Швеции те, кто путешествовал на большие расстояния, предпочитали путешествовать поездом, а не автомобилем. Аналогичным образом, немецкий ученый Ван Геверден исследовал решения немецких и голландских туристов, путешествующих на дальние расстояния, путешествовать поездом в сравнении с альтернативными видами транспорта; вероятность путешествия по железной дороге наиболее высока на расстояниях от 600 до 900 км и наименьшая между 1400 и 1500 км. [13]

В исследовании китайских ученых оцениваются междугородние туристические потоки между 343 городами китайских провинций во время Золотой недели Национального дня 2014 года (1-7 октября). Политика отпусков "Золотая неделя", впервые принятая центральным правительством Китая в 1999 году, направлена на стимулирование внутреннего туризма и связанного с ним потребления для максимального мультипликативного эффекта туризма на национальную экономику. После поправки 2007 года к политике "Золотой недели" неделя, совпадающая с Национальным днем (1 октября), стала основным временем года, когда китайцы отправляются в отпуск. Большинство работодателей в Китае не предлагают оплачиваемый отпуск; таким образом, семидневный отпуск представляет собой ценную возможность для китайцев взять продолжительный отпуск, особенно по внутренним направлениям дальнего следования. Согласно официальной статистике, 475 миллионов внутренних туристов посетили страну во время Золотой недели в 2014 году, что составило 245,3 миллиарда юаней туристических поступлений, что составило 8,09% от годового объема ВВП.

Из-за отсутствия официальной статистики о двойственных туристических потоках в городах провинций Китая китайские ученые в своем исследовании использовали альтернативный источник данных "Weibo check-ins" для построения матрицы туристических потоков размером 343 на 343. "Sina Weibo", сайт микроблогов, похожий на Twitter, является одной из самых популярных китайских платформ социальных сетей; по состоянию на декабрь 2014 года насчитывалось 175,7 миллиона активных пользователей ежемесячно и 80,6 миллиона активных пользователей ежедневно.

Пользователи Weibo могут публиковать короткие текстовые сообщения и фотографии, которые включают временные метки и необязательную информацию о местоположении с геотегами. Многие исследования в области туризма ранее уже демонстрировали полезность и точность данных социальных сетей с геотегами для мониторинга крупномасштабных туристических потоков. Действительно, данные Weibo предоставляют инновационный способ мониторинга потоков мобильности в точных временных и пространственных масштабах.

Китайские ученые Д. Ли и Янг применили данные Weibo для моделирования межпровинциальных туристических потоков в Китае, что дало возможность увидеть более точный географический масштаб путешествий на междугороднем уровне. В исследовании была использована функция поиска поблизости в общедоступном интерфейсе прикладного программирования Weibo для сбора данных с геотегами по всему Китаю. Все данные Weibo с геотегами были очищены и обработаны для получения информации о пункте назначения, таким образом, что были сохранены только записи, относящиеся к внутренним поездкам в пределах материкового Китая. Информация о происхождении была получена на основе регистраций пользователей с геотегами в течение семи дней, предшествовавших «Золотой неделе». Также была собрана информация с геотегами за месяц до праздника. Выборка была произведена таким образом, что если родные города пользователей, как указано в их профиле Weibo, не отображались в их записях с геотегами, данные были исключены из выборкиФ, для максимально эффективных результатов исследования.

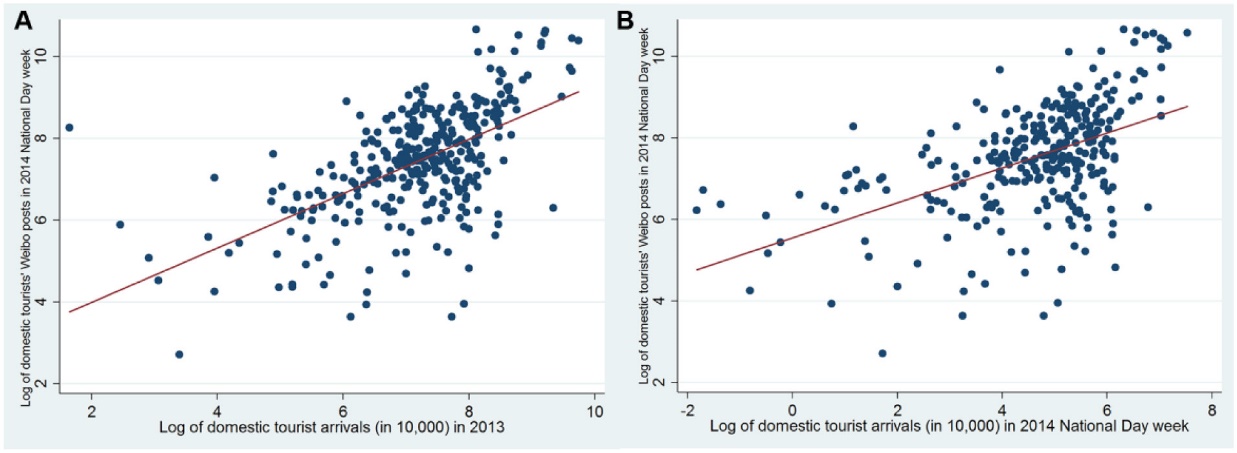
За "Золотую неделю" появилось более 6,67 миллиона постов Weibo с геотегами, что на 18% больше среднесуточного количества постов Weibo с геотегами по сравнению с предыдущей неделей. Публикация в социальной сети с геотогам, включалась в выборку исследования, только если город назначения с геотегом отличался от города происхождения пользователя. Поскольку китайское правительство регулирует государственные праздники, предполагается, что во время «Золотой недели» было очень мало междугородних поездок, связанных с бизнесом, поэтому данная цель поездок была отметена. Затем мы объединили отдельные посты Weibo с геотегами, чтобы сформировать матрицу туристических потоков от города к городу.

Рис.9 Сравнительные графики данных исследования публикация с геотегами в социальной сети Weibo и официальной статистикой туристических потоков в Китае в период "Золотой недели" в 2013 и 2014 годах [14]

Чтобы проверить достоверность данных Weibo при мониторинге туристических потоков, исследователи сравнили общее количество постов Weibo с геотегами в каждом пункте назначения с (ось x) объявленным количеством туристов, прибывших в течение Золотой недели 2014 года, и (ось y) официальной статистикой по туристическим прибытиям в 2013 году. Как показано на диаграммах рассеяния (рис.9), сильная линейная связь позволяет предположить, что данные социальных сетей с геотегами, которые мы собрали за 2014 год, имитируют зарегистрированные туристические потоки в Китае. Однако, в отличие от официальной статистики, данные Weibo собирают информацию о происхождении и, таким образом, отображают туристические потоки от места отправления к месту назначения в двойственном порядке.

На карте (рис.10) представлена карта междугородних туристических потоков, основанная на постах Weibo с геотегами.

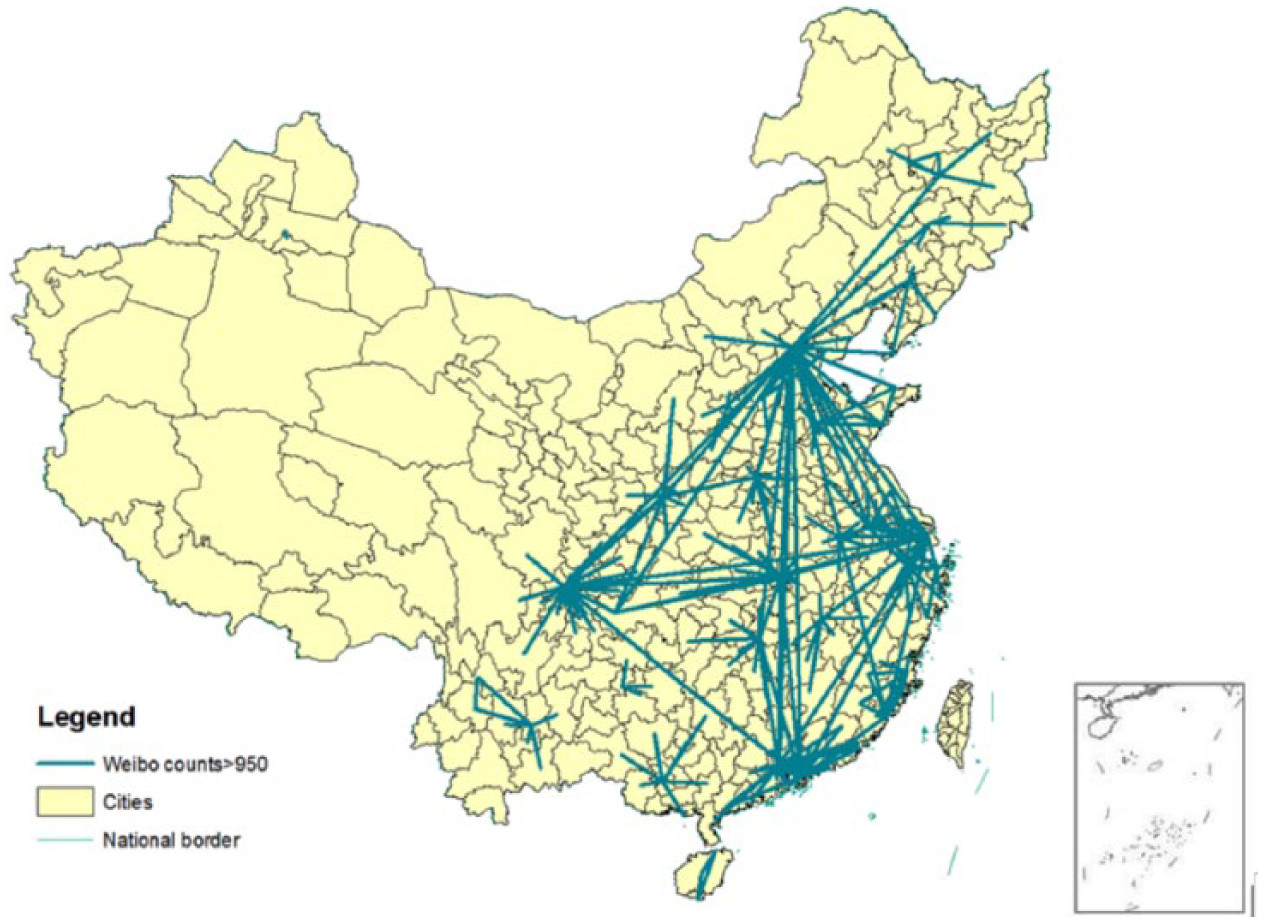
На карте появляется ромбовидная форма, представляющая Пекин, Шанхай, Гуанчжоу и Чэнду в виде четырех вершин. Ромб охватывает ключевые туристические центры страны. Также можно увидеть три крупнейших пасажиропотока - из Пекина в Тяньцзинь, из Чэнду в Чунцин и из Гуанчжоу в Шэньчжэнь.

Рис.10 Карта междугородних туристических потоков, основанная на постах Weibo с геотегами в период "Золотой недели" в Китае [14]

В дополнение к информации о туристском потоке учеными также были собраны данные о междугороднем воздушном и железнодорожном сообщении, для более детального анализа конкуренции и взаимосвязи видов транспорта в пик туристического сезона в Китае. Подсчет был произведен на основании количества регулярных пассажирских авиарейсов и поездов на основе официальных расписаний Администрации гражданской авиации Китая и Китайской железнодорожной корпорации (КЖК), соответственно. Поскольку некоторые внутренние рейсы выполняются не по расписанию ежедневно, была измерена доступность воздушного транспорта по количеству рейсов, запланированных в неделю между двумя городами. Затем также была построена матрица размером 343 на 343, чтобы отразить связь видов транспорта между городами.

В отличие от воздушного транспорта, расписание поездов составлено по железнодорожным станциям, а не по городам. Доступность междугороднего железнодорожного транспорта была измерена на основе:

(1) основных станций и станций класса I, обслуживаемых КЖК;

(2) названий станций, содержащих название города;

(3) других станций, чтобы убедиться, что данные включают по крайней мере одну железнодорожную станцию в каждом городе.

Согласно КЖК, поезда в широком смысле можно разделить на три типа:

(1) поезда ВСЖМ с эксплуатационной скоростью до 300 км/ч на линиях ВСЖМ, большинство из которых были построены после 2007 года;

(2) скоростные поезда с эксплуатационной скоростью до 200 км/ч на ВСЖМ и обычных железнодорожных линиях;

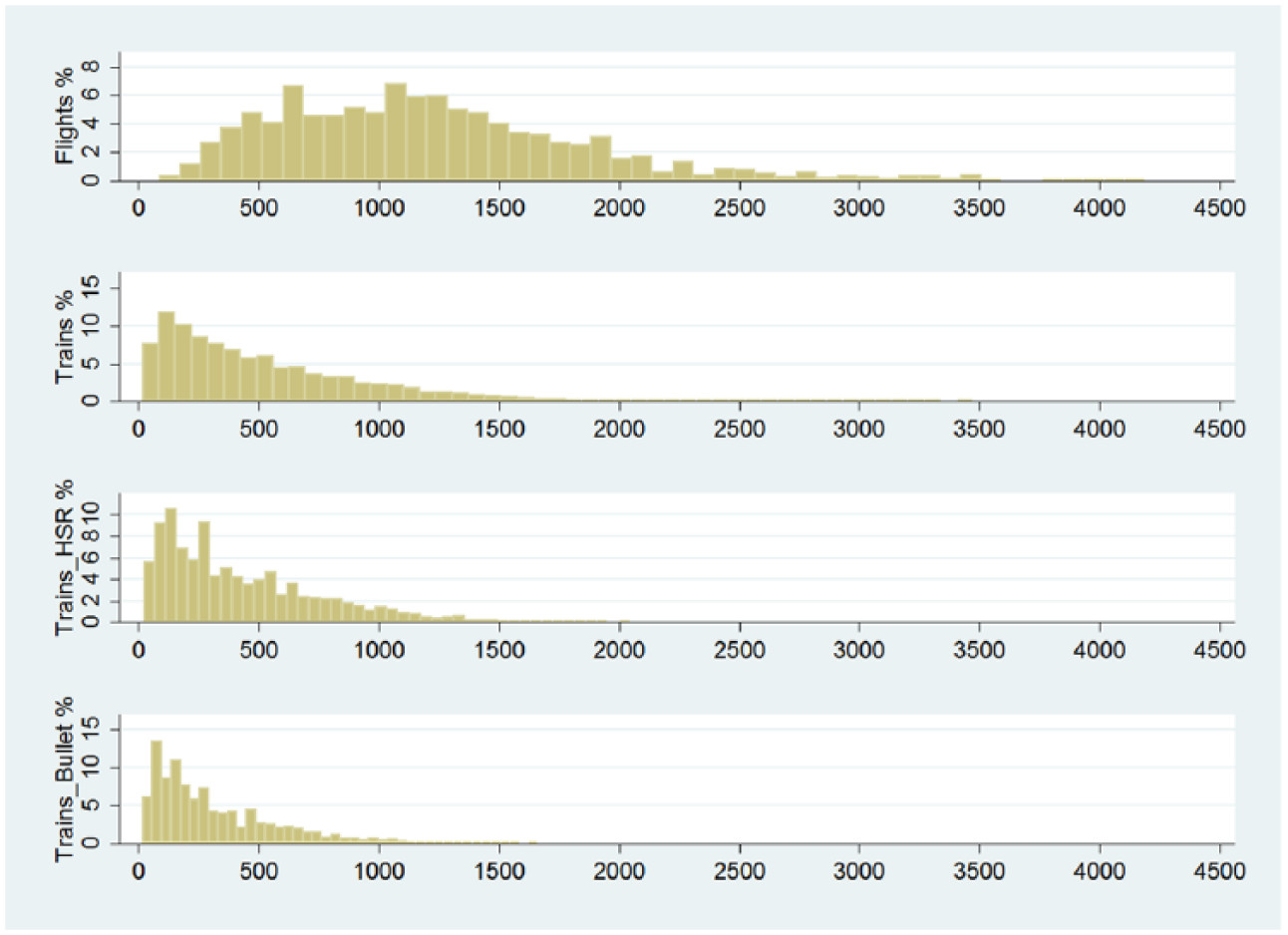
(3) обычные поезда, которые включают все другие типы поездов, курсирующих по обычным железнодорожным линиям.

Рис. 11 Гистограмма регулярных рейсов и поездов на разные расстояния (в км) в период "золотой недели" в Китае. [14]

В общей сложности выборка исследования состояла из 11 793 регулярных рейсов и 4 903 регулярных поездов, 24,35% из которых были поездами ВСЖМ, а 31,49% - скоростными поездами. Результаты представлены на рис.11.

Во-первых, распределение транспортных связей воздушным транспортом имеет более плоский центр и более толстый хвост по расстояниям, что указывает на то, что по сравнению с железнодорожным транспортом воздушное транспортное сообщение доминирует в парах городов на большие расстояния. Во-вторых, сравнивая распределение различных типов железнодорожного сообщения, можно заметить, что среднее расстояние между поездами ВСЖМ больше, чем у скоростных поездов. Однако скоростные поезда ВСЖМ и скоростные экспрессы редко используются для поездок в пункты назначения на большие расстояния, расположенные на расстоянии более 1500 км.

Влияние открытия ВСЖМ на доходы от туризма и рост числа прибывающих туристов является значительным положительным.

Существует значительный моделирующий эффект ВСЖМ на развитие туризма, а также ВСЖМ оказывает положительное влияние на рост доходов от туризма. Данный эффект значительно выше в городах, являющихся узловыми по отношению к железнодорожной магистрали, чем в не узловых городах.

Результаты анализа показывают, что развитие туризма в узловых городах зависит от строительства отелей, в то время как в не узловых городах – от туристической привлекательности города, наличия туристических дестинации. Открытие ВСЖМ не только улучшает транспортную доступность не узловых городов, но и усиливает функцию перераспределения турпотока в узловых городах. Увеличивается туристический поток и число прибывающих туристов как в узловые, так и в неузловые города.

Результаты анализа свидетельствуют о том, что «узловой эффект» приводит к различиям в увеличении турпотока в города, расположенные вдоль линий ВСЖМ. Поскольку влияние пространственной и временной удаленности на туристическую деятельность постепенно ослабевает, большинство туристов выбирают туристические центры (узловые города) с удобным транспортом и хорошо развитой инфраструктурой в качестве базы для размещения и пунктов пересадки на протяжении всего путешествия. Гостиничная индустрия, которая удовлетворяет потребности туристов в питании и размещении, стала важной движущей силой в поддержке развития туризма в таких городах.[14]

# 2.2 Психологический эффект появления высокоскоростных железнодорожных магистралей на представления о путешествии

Помимо однозначного влияния на спрос поездок в определенные туристические центры, появление высокоскоростных железнодорожных магистралей навсегда поменяло представление о путешествиях в сознании людей. Особенно этот феномен был зафиксирован в Китае, где на сегодняшний день самая большая сеть ВСЖМ в мире. В рамках данной работы также представляет большой интерес рассмотрение исследований влияния появления сначала железной дороги, а позднее и высокоскоростных железнодорожных магистралей на сознание людей и представления о путешествиях.

Николас Дейли утверждает, что железную дорогу следует понимать не только как простой вид транспорта: для викторианцев она была одновременно средством и символом ускорения темпа повседневной жизни; она уничтожила старое восприятие времени и пространства и предъявила новые требования к сенсориуму путешественника. С 1950-х годов ученые изучали, каким образом меняется восприятие и телесные ощущения, когда люди воспринимают окружающую среду из движущегося транспортного средства. Как указывает ученый, восприятие в движении создает размытый передний план и контуры заднего плана, оба эффекта, которые особенно важны в режиме транспортировки, где «визуальная стимуляция становится пропорционально более важной, чем телесная стимуляция».

При таком быстром движении, как в высокоскоростном поезде, восприятие – как предвосхищение сенсорных ощущений тела – практически невозможно, поэтому пассажиры участвуют в опыте, при котором понимание физической среды остается нерасширенным, а оценка размеров внешнего пространства становится более точной.

В то же время отсутствие фронтального обзора в поезде – или, более конкретно, разрыв между фронтальным восприятием «телевизионных» экранов вагона (или экранов пассажиров) и реальностью бокового обзора пейзажа, обрамленного окнами, – делает невозможным иммерсивное восприятие пространства. Внешний мир кажется пассажирам таким же плоским, как экран, который находится перед ними, и без взаимодополняемости фронтального и бокового восприятия тела пассажиров отделяются от пространства, через которое они движутся. Как объясняют исследователи, эта взаимодополняемость необходима для проведения различия между местом – участком, в котором вы находитесь или проживаете – и просто пространством, как более общим местом, по которому вы перемещаетесь. Все эти явления восприятия усугубляются увеличением скорости, создавая новый способ восприятия, где разница в ощущениях между путешествиями в новых скоростных режимах и старыми низкоскоростными режимами огромна.

С ростом среднего класса в Китае китайцы среднего возраста, выросшие в совершенно иных условиях (в условиях неудач современности, упомянутых ранее), получили доступ к новому виду транспорта. Городское население в Китае росло со скоростью 20 миллионов человек в год (с 1996 года по настоящее время и, вероятно, в течение следующих 20 лет), главным образом за счет переезда из сельской местности; и именно эти сельские жители являются одними из основных пользователей железнодорожного транспорта в Китае и, постепенно, все больше и больше пользуются услугами высокоскоростного транспорта.

Этот фактор также ответственен за необычную общественную жизнь, которую можно наблюдать в вагонах поездов, создавая ощущение своего рода домашнего уюта, которое имеет то же происхождение, что и поездки по железным дорогам в Китае. В книге о путешествиях “Верхом на железном петухе" Пол Теру пишет о пассажире поезда Харбин - Далянь в 1980-х годах: "Мало кто в поезде выглядывал в окно. Они ели лапшу из жестяных кружек, пили чай, кричали или спали. Многие воспользовались недавним смягчением правил, регулирующих карточные игры. На самом деле они играли в азартные игры на твердом стекле, а некоторые группы играли в маджонг”. Эта фамильярность коренится в сельском образе жизни, где люди распространяют свои домашние обычаи на общественное пространство – привыкли к более размытой границе между ними – и это было мастерски запечатлено в серии зарисовок, сделанных фотографом Фучун Вангом с 1978 года по сегодняшний день.

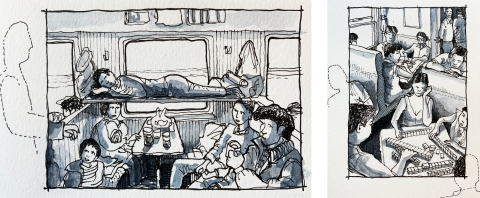


Рис.12 Зарисовки социальных взаимодействий, происходящих в вагоне поезда, запечатленные Фучуном Ваном [14]

На этих зарисовках видно, что семьи, пары и друзья ведут себя в общественном пространстве вагона поезда так, как если бы это был их собственный дом, полностью абстрагируясь от присутствия других людей и движения поезда. Наблюдая за изображением, можно утверждать, что деревенская фамильярность пассажиров поезда возвращает ощущение единения в интерьере вагона, что уравновешивает разобщенность между внутренним пространством и внешним пространством, через которое мы путешествуем. Отвечая на вопрос о взаимосвязи между феноменологией и реальной жизнью, искусствовед Хэл Фостер сказал в интервью в 2009 году: “Феноменология представляет наибольший интерес для людей, когда жизненный мир кажется наиболее опосредованным, когда кажется, что почти все отдано изображению”. Зарисовки Ванга соединяют опосредованный мир и реальный мир через отражение повседневной жизни в поезде. Как также напоминает нам Шварцер, “видеть мир из поезда - все равно что видеть его из движущейся деревни”.

Школьников попросили сравнить впечатления от поездки на поезде с движущимся изображением; как и любое движущееся изображение, оно поддается двустороннему считыванию. С одной стороны, в виде отдельных изображений поезд представляет собой лоскутное одеяло из мест и пейзажей, которые непредсказуемо сочетаются с наблюдениями за людьми и событиями, происходящими в вагонах.

Как отмечает Митчелл Шварцер в своем исследовании, в движении пассажиры воспринимают архитектуру и пейзажи “в технологически расширенном поле зрения”, что приводит к восприятию, при котором объекты больше не размещаются в непрерывном пространстве, а отображаются как “переменные сборки в прерывистом пространстве”. Это явление способствует возникновению непоследовательного опыта, который представляет собой фотографическое прочтение путешествия.

Как напоминает нам Шварцер, возобновляя свой опыт документирования архитектурных пейзажей из поезда, автомобиля и самолета: “Если смотреть в движении, дома и целые города вращаются, распадаются на части и вновь объединяются… Рассматриваемая в рамках кадра, архитектура воспринимается как графическая и живописно оформленная”. Как объясняет Пол Вирилио, реконфигурация образов, связанных с движением, имеет смеховой компонент, глубоко связанный с нашим детством, и именно этой реконфигурации способствует поезд за счет наложения событий, которые происходят с разной скоростью в двух разных мирах – вагоне и снаружи. Необходимость определенного сочетания пространства и событий вызывает радость, и это дополняется определенной идеей риска с того момента, когда, как говорит Шварцер, мы “путешествуем за пределы возможностей наших тел”, с “новым взглядом, частью человек и часть машины”.

С другой стороны, неизбежно, что должно быть получено более связное прочтение изображений в последовательности, которую можно назвать кинематографическим прочтением реальности. Как утверждает Патрик Кейллер в книге “Вид из поезда: города и другие пейзажи”, "и кино, и железная дорога предлагают более или менее предопределенную и повторяемую пространственно-временную непрерывность".

Необходимость такой преемственности – как продолжение повседневной жизни людей – заставляет людей устанавливать связи между изображениями и выстраивать их в более широкое и связное повествование. Заглядывая внутрь, пассажиры постоянно получают тонкую информацию из видимых деталей, чтобы придумать повествования, способные обеспечить целостное понимание происходящего. При взгляде снаружи фрагменты ландшафта также творчески перекомпоновываются: пассажиры пытаются постоянно отображать свое местоположение на местности, стремясь понять, где они находятся.

Как утверждает Антонио Дамасио, “отличительной особенностью мозга, подобного нашему, является его сверхъестественная способность создавать карты… Карты создаются, когда мы взаимодействуем с объектами, такими как человек, машина, место, от внешней части мозга к его внутренней части.”. Именно из-за этой необходимости ментального отображения восприятие скоростного поезда становится более проблематичным, провоцируя ряд пространственных искажений, которые вскоре будут объяснены, а именно “туннельный эффект”, “эффект одного города”, “эффект старого, но нового” и “эффект перевода”.

**“Туннельный эффект”**, описанный Тангом и др. связан с тем, что железнодорожным компаниям необходимо сократить количество остановок, чтобы сохранить эффективность высокоскоростных перевозок, и эти остановки необходимы для мысленного составления карты путешествия. При очень небольшом количестве станций между линиями и значительном сокращении продолжительности путешествия трудно составить мысленную карту, поэтому пассажиры находятся в неопределенном состоянии промежуточности. Пассажиры могут перемещаться во времени, но не могут в равной степени делать это в пространстве, провоцируя разрыв между этими двумя сущностями, который бросает вызов нашему рациональному пониманию путешествия. В то же время этот факт становится предметом территориальных споров: некоторые города выступают за быстрое сообщение, но общины, расположенные между этими городами, испытывают неудобства из-за того, что железнодорожный транзит проходит через них, не получая от этого никакой выгоды.

Не менее проблематичным является **“эффект одного города”**, также описанный Тангом и др. Этот эффект был создан благодаря новой временной близости между некоторыми городами, чему способствовала новая высокоскоростная инфраструктура. Некоторые небольшие города, расположенные в непосредственной близости от крупных, теперь очень хорошо связаны новой сетью ВСЖМ, становясь городами-спутниками или отдаленными районами главного города. Тяньцзинь - город, расположенный в 30 минутах езды от Пекина, на линии, интенсивно обслуживаемой с 06:15 до 22:10, с интервалом отправления 15 минут. В аналогичной ситуации находится Сучжоу, менее чем в получасе езды от Шанхая, с таким же напряженным расписанием стыковок. В этих случаях мегаполис поглощает рабочую силу и таланты из небольших городов, а небольшие города привлекают инвестиции и развитие, создавая путаницу между обоими городами и между людьми, которые вынуждены жить в состоянии постоянных поездок на работу. Если туннельный эффект не позволяет пассажирам ориентироваться, этот эффект бросает вызов пониманию того, к какой стране принадлежит человек, и, следовательно, размывает местную идентичность.

**“Эффект старого, но нового”** является следствием городской стратегии, реализованной посредством размещения станций для новой высокоскоростной инфраструктуры, о которой говорилось ранее. Используемый как способ смягчения последствий разрастания городов, а также с идеей развития определенных районов города посредством своего рода развития, ориентированного на железные дороги, этот эффект часто возникает, когда новые станции строятся вдали от старых, в совершенно новых и слаборазвитых районах города. В конкретном случае линии между Пекином и Шанхаем только пять из 23 станций были построены в том же месте, что и старые. Большинство новых станций были построены в новых районах городов, в местах, не имеющих узнаваемой идентичности. Пассажиры прибывают в город, где они ожидают, что их встретят узнаваемые изображения этого места, но они оказываются в незнакомом месте, иногда пустынном и плохо связанном со старой частью города. Этот факт бросает вызов связи между пространством и памятью, полностью искажая наше мысленное представление о месте и заставляя нас чувствовать себя незащищенными.

Наконец, **“эффект перевода”** основан на новой модели места, созданной вокруг мультимодальных транспортных узлов. Эти узлы стали настолько интенсивными, что привлекают развитие бизнес-центров и отраслей, связанных с транспортом, вокруг себя, создавая идентичность, основанную на людях и товарах, которые постоянно переводятся. Например, Шанхай Хунцяо соединяет несколько видов железнодорожного транспорта (ВСЖМ, междугородняя железная дорога, магнитная подвеска и метро) с легковыми автомобилями, такси, автобусами и грузовиками, которые въезжают и выезжают через четыре въезда на шоссе, тесно связанные с региональной дорожной системой.

Все это, в то же время, связано с национальными и международными авиалиниями, благодаря международному аэропорту Хунцяо, который, таким образом, становится стратегическим региональным узлом для района дельты реки Янцзы и других регионов. Карта этого места больше не отвечает чувству принадлежности, а вместо этого отражает изменчивое состояние, определяемое переходным моментом в линии, которая связывает то, откуда вы пришли, с тем, куда вы направляетесь дальше. Эта текучесть бросает вызов стабильности пространства, которое стало временным, и, следовательно, также ставит под сомнение концепции места и идентичности. В этих рамках время утратило свое абсолютное значение, став относительным как часть скоординированной цепочки событий, которые могут неожиданно измениться. Этот эффект является материализацией текучей современности по определению Баумана, 2018 года, в результате чего возникают нестабильные места без идентичности, обрамленные неопределенным временем.

Все вышеупомянутые ситуации иногда складываются в одном и том же путешествии, переосмысливая наше восприятие путешествия совершенно особым образом. Эти переживания нельзя понять только с феноменологической точки зрения, их следует рассматривать в более широком контексте, где личные переживания переплетаются с неизбежным пониманием нашего контекста. Как утверждают теории воплощенного динамизма, возникшие в 1990-х годах, разум — это воплощенная динамическая система в мире, или, другими словами, воспринимающий, восприятие и воспринимаемая вещь взаимозависимы. Переживание путешествия, как и любой другой человеческий опыт, таким образом, обусловлено необходимостью создания смысла, поскольку любой феноменологический опыт неизбежно провоцирует символическую интерпретацию. В конкретном случае переживания путешествия – как феноменологии в движении – это значение создается в контексте атмосферы, как объясняет Перес Гомес, что означает, что все, что переживается в путешествии, связано с движениями нашего тела и, особенно в случае путешествия, также относится к нашему телу в движении, создавая неразрывную связь между восприятием и эмоциями. Здесь интересно отметить, что, несмотря на этимологическое прочтение “эмоции” как “вне движения”, движение является одним из наиболее частых источников эмоций, потому что эти эмоции, в отличие от чувств, связаны с движениями тела (от мимических до висцеральных), как объясняет Дамасио.

Несмотря на предыдущие классификации восприятия опыта путешествия (называемые фотографическими и кинематографическими, кадрами и последовательностью, или разъединенными и связанными), мозг, как объясняет Фрэнк Уилсон, обладает непостижимым способом обработки как “последовательных, так и одновременных операций” без определения приоритетности одной из них конкретное чтение. Именно эта сложность делает впечатления от путешествия такими привлекательными, сложность, которая экспоненциально возрастает со скоростью.[14]

# 2.3. Тенденции в развитии железных дорог в мире в грядущем десятилетии

Система железных дорог продолжает постоянно развиваться и совершенствоваться. Учеными были проанализированы тенденции развития систем железных дорог в разных странах на сегодняшний день, а также составлен прогноз векторов развития в грядущем десятилетии.

**Либерализация.** Одним из основных факторов трансформации железных дорог является либерализация. Проводя эту политику, правительства преследуют ряд различных целей. Они включают поощрение инноваций и качества путем введения конкуренции, стимулирование инвестиций для создания или сохранения рабочих мест, повышение эффективности и облегчение бремени финансовой поддержки со стороны государства. Либерализация занимает прочное место в повестке дня дискуссий в большинстве стран с развитыми железнодорожными рынками.

Можно выделить три основные модели либерализации в области управления железными дорогами в мире. В Северной и Южной Америке большинство частных железнодорожных компаний вертикально интегрируют свои железнодорожные грузовые и пассажирские операции с управлением инфраструктурой. Высокий спрос на выделенные маршруты оправдывает то, что железные дороги предлагают собственные параллельные сети, конкурирующие друг с другом. Сама инфраструктура либо принадлежит железнодорожной компании, как в Соединенных Штатах, либо управляется на правах концессии, как в Латинской Америке.

Вторая модель представлена в Японии. Здесь приватизация произошла в начале 1990-х годов. Однако широкой либерализации на рынках не произошло. Сегодня пассажирский железнодорожный бизнес осуществляется вертикально интегрированными компаниями с региональной направленностью. Государственный оператор грузовых железнодорожных перевозок имеет доступ к путям, принадлежащим пассажирским железнодорожным компаниям. Частные игроки сталкиваются с серьезным препятствием для входа, поскольку они могут выйти на рынок, только предложив свою собственную инфраструктуру.

Государства - члены ЕС представляют третью модель. Действующие вертикально интегрированные железнодорожные компании осуществляют свои пассажирские и грузовые перевозки отдельно от инфраструктуры управления. В то же время регулирующий орган контролирует доступ к трассе. В результате внутримодальная конкуренция на рынке наблюдается в сфере железнодорожных грузовых перевозок, а конкуренция за рынки в пассажирском секторе ограничивается государственными тендерами.

**Приватизация.** Еще одним фактором либерализации железных дорог является конечная цель приватизации. Переход от государственной собственности к частной является сложной задачей для правительств. Первый шаг в этом процессе предполагает официальное преобразование из публичной в частную правовую форму. За этим следует функциональная приватизация, предполагающая передачу суверенных обязанностей новой частной компании или компаниям.

Приватизация в Европе представляет собой сложную картину, только Великобритания полностью приватизировала свои железные дороги. Бывшая национальная железнодорожная компания British Rail была разделена на более чем 100 отдельных компаний, эксплуатирующих поезда, в том числе на шесть грузовых компаний. После их продажи американской компании American Wisconsin Central Railroad пять из этих шести грузовых компаний были объединены в английские, Уэльские и Шотландские железные дороги (EWS). EWS была продана Deutsche Bahn в 2007 году. Компания и по сей день остается ведущим поставщиком железнодорожных перевозок в Великобритании. В 2002 году компания по управлению инфраструктурой Rail track была возвращена под общественный контроль и переименована в Network Rail.

В других государствах - членах Европейского союза ситуация иная. В Нидерландах, Дании и Венгрии железнодорожные грузовые перевозки были проданы действующим железнодорожным компаниям из других стран.

**Изменение климата.** С экологической точки зрения, любой переход на железнодорожный транспорт приведет к сокращению выбросов CO2 и, таким образом, будет способствовать достижению целевого показателя по сокращению выбросов CO2. Французская статистика, например, показывает, что при проезде 500 км высокоскоростные поезда выделяют 7 г CO2 на пассажира на километр, в то время как автобусы выделяют 17 г CO2 на километр, отдельные автомобили производят 47 г CO2 на километр, а самолеты - 66 г CO2 на километр. Поездка на поезде – Лондон – Париж - вместо перелета приводит к сокращению выбросов CO2 на 90% (обратная поездка самолетом - 140,6 кг/CO2, поездом - 8,2 кг/CO2 на пассажира).

Железные дороги имеют чрезвычайно длительный срок службы и построены таким образом, чтобы противостоять стихийным бедствиям, таким как 100-летнее наводнение. Однако по мере того, как в будущем будут возникать количество и интенсивность инцидентов, вызванных экстремальными погодными явлениями, нагрузка на пропускную способность железнодорожной системы будет возрастать вместе с затратами для сектора. Адаптация к растущим рискам, связанным со все более частыми экстремальными погодными явлениями (с возрастающей интенсивностью), является новой задачей для общества и железнодорожного сектора. Хотя у нас есть понимание причин изменения климата, последствия будут проявляться быстро, и их трудно предсказать.

Смягчение последствий и адаптация — это две большие задачи для железных дорог на ближайшие годы. Смягчение последствий — это преимущество, которым железные дороги должны воспользоваться и увеличить свою долю на рынке. Адаптация необходима для того, чтобы избежать будущих катастроф из-за изменения климата.

**Изменение сервиса железнодорожных перевозок. Высококоростные поезда.**

Создание высокоскоростных сетей совпадает с оживлением железнодорожного транспорта в течение последних двух десятилетий. На самом деле это его неотъемлемая часть. Везде, где были построены высокоскоростные и сверхскоростные линии, они доказали огромный успех для пассажирских перевозок. Эти сети удовлетворяли потребительский спрос, и число пассажиров часто росло в двузначных процентах в тех государствах-членах, которые создали эти линии. Первая высокоскоростная линия между Парижем и Лионом была создана в первую очередь для решения проблем с пропускной способностью. С тех пор стало очевидно, что время является основным конкурентным фактором для железных дорог. По сути, именно высокоскоростные линии способствуют росту доли железнодорожного транспорта в пассажирских перевозках. Этот рост частично также обусловлен европейской железнодорожной отраслью, которая взяла на себя разработку продуктов и теперь может поставлять целый ряд различных моделей высокоскоростных поездов. Ожидается, что количество высокоскоростных железнодорожных магистралей будет увеличиваться и далее.[15]

Проанализировав общемировые тенденции развития железнодорожной сети, далее будут проанализировано современное состояние железнодорожных сетей стран, представляющих особый интерес в рамках проводимого исследования: России и Китая.

# 2.3. Анализ современного состояния железнодорожной сети РФ и Китая

Систематическое и доходное функционирование железнодорожного транспорта способствует экономическому развитию Китая в целом, обеспечивает повышение мобильности населения и улучшение качества жизни. Железнодорожная сеть Китая не только является одной из самых больших в мире, но и отличается высокой эффективностью. Китайский железнодорожный комплекс занимает лидирующие позиции в мире по объему грузоперевозок, а также по вторым местам по объему пассажирских перевозок и протяженности железнодорожных путей.

Развитие железнодорожного транспорта играет важную роль в экономике Китая, так как от своевременной доставки грузов и пассажиров зависит ритмичность экономических процессов, их темпы роста и сбалансированность. Благодаря экономическим преимуществам железнодорожного транспорта и особенностям территории и населения Китая, этот вид транспорта имеет исключительную важность для макроэкономического развития страны и обеспечивает базовые условия жизнедеятельности китайского общества. Также железнодорожный комплекс служит важным инструментом для достижения целей экономического и социального развития Китая. Развитие железнодорожной инфраструктуры стало ключевым фактором экономического роста Китая, способствовало укреплению единства страны и увеличению ее влияния на мировой арене. В целом, транспортный комплекс является системообразующим субъектом национальной экономики, и его деятельность оказывает мультипликативный эффект на экономические и социальные процессы в обществе.

Железнодорожная сеть Китая является одной из самых развитых в мире. Она имеет общую протяженность более 146 тысяч километров и связывает все крупные города страны. Система железных дорог Китая включает в себя высокоскоростные пассажирские поезда, грузовые поезда и местные поезда.

В настоящее время Китай является лидером в строительстве высокоскоростных железных дорог. Эта система является самой быстрой в мире и позволяет пассажирам быстро перемещаться по стране. В 2019 году в Китае было более 30 тысяч километров высокоскоростных железных дорог, что составляет более 60% от общей протяженности железных дорог.

Кроме того, Китай активно развивает систему грузовых железных дорог, которая играет важную роль в экономике страны. Грузовые поезда доставляют товары по всей стране и в другие страны, такие как Россия, Казахстан и Монголия.

Несмотря на высокий уровень развития железнодорожной сети Китая, она также сталкивается с некоторыми проблемами. Одной из главных проблем является перегруженность железных дорог в некоторых регионах страны. Это приводит к задержкам и необходимости поиска альтернативных маршрутов.

Кроме того, инфраструктура железных дорог в некоторых бедных районах Китая все еще нуждается в модернизации. Некоторые местные поезда имеют низкую скорость и неудобное расписание, что затрудняет перемещение людей в этих районах.

В целом, железнодорожная сеть Китая является одной из самых развитых в мире, но все еще нуждается в дальнейшей модернизации и улучшении.

Экономическая выгода от работы китайских железных дорог заключается в том, что они работают на нескольких направлениях. Загруженность железнодорожной инфраструктуры в Китае является одной из самых высоких в мире, что обеспечивает наивысшую эффективность всех экономических показателей: прибыли, рентабельности и фондоотдачи. Число занятых на железной дороге Китая превысило 2,1 млн. В то же время он вместе со всеми другими высокопроизводительными производствами обеспечивает спрос на квалифицированную рабочую силу и создает косвенные экономические эффекты, такие как рентабельность профессионального обучения в стране.

Важную роль в железнодорожного комплексе Китая играет высокоскоростная железная дорога. В последние двадцать лет железнодорожный комплекс является драйвером роста не только железнодорожной отрасли, но всей экономики России. Спутники переводят пассажирские перевозки на новый уровень, недоступный большинству развитых стран. В то же время развитие спутниковой связи оказало значительное влияние на экономический рост Китая. Разгрузка обычных пассажирских маршрутов позволяет значительно увеличить пробег обычных поездов по железным дорогам. Это позволяет увеличить скорость доставки коммерческих грузов, а также снизить транспортную издержку.

Китайский железнодорожный комплекс нацелен на реализацию более масштабных проектов, таких как Экономический пояс Шелковый путь, который в китайском языке называется «Сычуоу цзицзи да». В рамках данного проекта успешно решаются задачи по расширению железнодорожных перевозок в страны Ближнего Востока и Юго-восточной Азии, а также ЕС.

Крупные инвестиции в транспортную инфраструктуру уже более четверти века способствуют ускорению развития китайской экономики и развитию социальной сферы.

Наиболее отчетливо это видно на примере развития высокоскоростных магистралей, которые внесли значительный вклад в инновационный прорыв, стимулировали другие отрасли экономики, а также создали высококвалифицированные рабочие места. Таким образом, 700 миллиардов долларов инвестиций в развитие путевого хозяйства обеспечивают спрос на 20 млн т стальных и 140 миллионов т цемента ежегодно. Строительство одного километра скоростного пути позволит создать 600 рабочих мест в стране. А вложения в 1 млрд долларов создают более 25 тысяч рабочих мест по всей стране и около 50 тысяч в смежной отрасли. Таким образом, при наличии в Китае условий для увеличения инвестиций в строительство инфраструктурных объектов рост ВВП составит 1,5%, а количество рабочих мест — 1,6 млн.

Китайская железная дорога существенно превосходит автомобильный и воздушный комплексы. Так, по сравнению с высокоскоростным железнодорожным и железнодорожным транспортами у них в 2,2 раза выше энергоэффективность. А авиация, у которой в составе стоимости топлива до 40%, не может соперничать с железными дорогами. При условии, что электрификация путей будет продолжаться и дальше повышать эффективность железнодорожной отрасли.

Китайская железная дорога за последние три десятилетия стала одним из передовых транспортных комплексов мира. Комплекс является одной из самых передовых и передовых транспортных систем в стране. Из всех отраслей комплекс оказывает наибольшее влияние на всю экономику. Он является главным драйвером устойчивого экономического развития страны.

Таким образом, пример создания высокоскоростной магистрали показывает, как правильное планирование и концентрация ресурсов позволили создать новый сегмент рынка, способный стать лидером мирового рынка. Строительство трассы "ВСМ" позволило снизить нагрузку на самые загруженные магистрали. Китай сумел занять значительную долю мирового рынка высокоскоростных поездов и высокоскоростных поездов, что внесет значительный вклад в строительство экономического пояса "Шелковый путь". В индустриальную эпоху железнодорожный транспорт стал одним из ключевых драйверов развития транспортного сообщения, и на протяжении большей части эпохи он был главным транспортным средством.

Для использования иностранного опыта в усовершенствовании железнодорожной сети РФ и её дальнейшего развития необходимо проанализировать её текущее состояние.[16]

**Анализ современного состояния железнодорожной сети РФ**

Транспортная система Российской Федерации характеризуется развитой транспортной сетью, которая включает около 88 тыс. км железных дорог, более 750 тыс. км дорог с твердым покрытием, более 600 тыс. км воздушных линий, 70 тыс. км магистральных нефтепроводов, более 140 тыс. км газопроводов, 115 тыс. км о маршрутах речного судоходства.

В структуру транспортной системы России входят все виды магистрального транспорта: железнодорожный, автомобильный, речной, морской, воздушный и трубопроводный, а также некоторые виды специального транспорта (монорельсовый, конвейерный, канатно-подвесной, гидравлические и пневматические линии и др.).

Железнодорожная отрасль является важнейшим звеном транспортной системы Российской Федерации. Особая роль российских железных дорог обусловлена большими транспортными расстояниями, удаленностью основных сельскохозяйственных и промышленных центров от морских путей, отсутствием внутренних водных путей в направлении Восток-Запад и т.д. В связи с этим на долю железнодорожного транспорта приходится около 45% грузооборота (без учета трубопроводов - 85%) и более 30% пассажирооборота от всех видов транспорта страны.

ОАО “Российские железные дороги” - холдинг, занимающийся грузовыми и пассажирскими перевозками, ремонтной деятельностью, обслуживанием инфраструктуры, информационной поддержкой перевозок и т.д. Российские железные дороги являются основным владельцем государственной инфраструктуры Российской Федерации. Что касается грузовых перевозок, то в настоящее время единственным перевозчиком являются Российские железные дороги, но модель целевого рынка предусматривает создание конкуренции “на маршруте” или “за маршрут” между частными перевозчиками.

В настоящее время рынок предоставления грузовых вагонов для перевозок полностью демонополизирован. Первая грузовая компания является крупнейшим оператором и продается независимой транспортной компании, входящей в состав международного холдинга Universal Cargo Logistics Holding. Тарифные ставки на услуги по предоставлению автомобилей для перевозок определяются компаниями-операторами исходя из соотношения спроса и предложения и в настоящее время выведены из сферы государственного регулирования.

ОАО "Федеральная пассажирская компания" является основным перевозчиком в сфере пассажирских перевозок на дальние расстояния в России. Некоторая часть пассажирских перевозок осуществляется непосредственно Российскими железными дорогами (перевозится по Сахалинской железной дороге, а также перевозится поездами "Сапсан"). В настоящее время на этом рынке существуют частные перевозчики, которые перевозят пассажиров в своих собственных составах поездов.

Пригородные перевозки осуществляют двадцать шесть пригородных пассажирских компаний, в основном входящих в холдинг "Российские железные дороги". Сложным процессом является передача субсидий на пассажирские перевозки от ОАО "Российские железные дороги" регионам, в которых осуществляются эти услуги.

Основные объекты и мощности российской железнодорожной отрасли включают в себя следующие основные группы активов:

• локомотивы (около 14 тысяч магистральных и 6 тысяч маневровых);

• подвижной состав, используемый для поддержания работы инфраструктуры (около 5 тыс. единиц ремонтно-путевого и специализированной техники, 34 тыс. автомобилей);

• путевое хозяйство (подъездные, станционные, сортировочные, магистральные пути общей протяженностью основных путей более 123 тыс. км.);

• станционная экономия (~ 60 сортировочных, ~ 330 участковых, ~ 720 грузовых, ~ 3530 промежуточных станций);

• более 1,2 миллиона грузовых вагонов, принадлежащих различным владельцам в Российской Федерации;

• объекты по ремонту локомотивов и вагонов и т.д.

Следует отметить, что за последние 25 лет протяженность железнодорожной сети Российской Федерации практически не изменилась. В настоящее время строительство ряда объектов железнодорожной инфраструктуры сопровождается только ликвидацией линий с низкой плотностью движения. В то же время нагрузка на инфраструктуру железнодорожного транспорта значительно возросла из-за увеличения потоков груженых и порожних вагонов.

. В связи с этим мы отмечаем основные проблемы функционирования железнодорожной отрасли Российской Федерации:

• Физическое и моральное старение технического оборудования. Средний износ основных фондов магистрального железнодорожного транспорта составляет 59%, а у тепловозов и грузовых вагонов - более 80%;

• Увеличена пропускная способность на ряде критически важных объектов. Протяженность узких мест пропускной способности составляет около 8 тыс. км, что эквивалентно 30% основных грузоемких участков железнодорожной сети;

• Слабый уровень транспортной обеспеченности, а также недостаточная транспортная доступность некоторых регионов России. Например, в семи субъектах Российской Федерации отсутствуют железные дороги, в то время как четверть железных дорог в центральных регионах работают в режиме перегрузки.

• Отставание железнодорожного оборудования и технологий от уровня развитых стран мира из-за низкого уровня инвестиций в железнодорожный сектор;

• Нет никаких сложностей в координации и взаимодействии с другими видами транспорта;

• Возможности взаимодействия и координации железнодорожного транспорта с отечественным машиностроением, приборостроением и связью реализованы не в полной мере.

Общая протяженность железных дорог мира составляет около 1,2 миллиона километров. Хотя доля основных российских железных дорог в протяженности мировых железных дорог составляет 7%, тем не менее, на них приходится 35% общемировых пассажирских перевозок. Плотность перевозок на железных дорогах Российской Федерации составляет 15 млн тонно-км/км (в среднем 5-6 млн тонно-км). Россия занимает второе место по протяженности железных дорог в мире.

Однако по плотности железнодорожной транспортной сети (5 км на 1000 км2 площади страны) Россия отстает от экономически развитых стран (99 км в Германии; 23,8 км в США; 10,8 км в Китае) (диагр. 1). В то же время на российские железные дороги приходится почти 85% грузооборота страны (без учета трубопроводного транспорта) и около 40% внутренних пассажирских перевозок. В США это соотношение составляет 52/12, в КНР - 65/35, в Германии - 19/6 (табл. 2).

Диагр.1 Плотность железнодорожной транспортной сети.

Диаг.2 Соотношение грузооборота и пассажирооборота железнодорожного транспорта, %. [16]

**Сильные и слабые стороны железнодорожного транспорта в Российской Федерации**

Сильные стороны:

* высокая пропускная способность железных дорог;
* универсальность использования для перевозки различных грузов;
* регулярность перевозок независимо от сезона, времени суток или погоды;
* низкая стоимость транспортировки, по сравнению с другими видами транспорта.

Слабые стороны:

* относительно высокая стоимость строительства железных дорог, а также большая доля постоянных затрат в стоимости перевозок (до 70%), и это ограничивает возможности гибкой тарифной политики;
* изношенный подвижной состав;
* недостаточно высокий уровень качества транспортного обслуживания клиентов;
* провал существующей модели рынка грузовых перевозок;
* отсутствие механизмов финансирования для эффективного развития [17]

На основании проведенного анализа мы можем сделать выводы, что появление высокоскоростных магистралей оказало большое влияние формирование новых туристических центров. Введение высокоскоростных железнодорожных магистралей положительно влияет на перераспределение пассажиропотока среди иных видов транспорта, создавая конкуренцию интермодальных перевозок. Появление высокоскоростных железнодорожных магистралей, повлияло не только на развитие туризма, но и на восприятие путешествий в целом, сделав дальние поездки более «доступными».

Несмотря на то, что мировая железнодорожная сеть уже завершила этап своего формирования, ее развитие продолжается и сегодня, путем качественных изменений. Среди тенденций развития мировой железнодорожной сети можно выделить: либерализацию управления железными дорогами, приватизация, адаптация к климатическим изменениям, экологизация транспорта. На сегодняшний день, железнодорожный транспорт и высокоскоростные железнодорожные магистрали являются самыми экологичными видами транспорта, что соответствует мировой повестке устойчивого развития и делает железнодорожный транспорт одним из самых востребованных в будущем.

Железнодорожная сеть Российской Федерации является одной из крупнейших в мире. В 2018 году общая протяженность железнодорожных путей в России составила 122 тысячи км, из них 86 тысяч километров (электрификация 44,5 тыс.) и 34 тысячи км неэлектрифицированные (на территории предприятий и на местах добычи полезных ископаемых). Россия занимает третье место среди стран-лидеров по длине дорог общего пользования;. США и Китай занимают 3-е места в мире по числу протяжённых железных дорог, а Россия — 2-е. На сегодняшний день в отрасли сформировалось большое количество факторов, сдерживающих её развитие, а именно: изношенность подвижного состава; низкий уровень обслуживания клиентов; провал существующей модели рынка пассажирских перевозок; недостаточное финансирование для полноценногоразвития отрасли и её модернизации.

Для понимания путей улучшения существующей ситуации в отрасли железных дорог в России, использования иностранного опыта, было проанализировано текущее состояние железнодорожной сети Китая.

Китай – единственная в мире страна, где наблюдается значительное увеличение пропускной способности железнодорожных путей. Причина в том, что сеть относительно небольшая, но активно используемая. По уровню грузоперевозок и пассажироперевозок, железная дорога Китая является одной из самых загруженных в мире систем.

Железная дорога является основным транспортным средством, которое переносит огромные потоки туристов и путешественников в другие страны. Китай за последнее десятилетие увеличил темпы экономического роста, а именно, в развитии железных дорог в стране. Такая востребованность железнодорожного транспорта делает железнодорожный туризм одним из самых перспективных направлений развития.

# Глава 3. АНАЛИЗ ТЕКУЩЕЙ СИТУАЦИИ И ВОЗМОЖНОСТЕЙ ДЛЯ РОСТА НА РЫНКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КРУИЗОВ В РОССИИ И КНР

# 3.1 Анализ отрасли железнодорожного туризма в мире и Китае

Железнодорожный туризм характеризуется медленным и надежным передвижением, потребляющим меньше энергии и оказывающим меньшее воздействие на окружающую среду по сравнению с другими видами транспорта. Железнодорожный туризм обычно определяется как вид туризма, при котором поезд обеспечивает доступ к месту назначения, но также является самим объектом туристического посещения.

Нет четкой разделительной линии между ролью железной дороги как средства перемещения людей через пространственные расстояния и как средства улучшения впечатлений от путешествий для тех, кто воспринимает ее как таковую. Действительно, железнодорожный туризм обогащается все большим спектром впечатлений - от удовольствий открытий и комфортных путешествий до ностальгии и “вкуса истории”.

Последнее даже привело к появлению целого ряда железнодорожных поездок, которые явно рекламируются как туристические продукты. Взаимосвязь между железными дорогами и туризмом восходит к концу 1800-х годов и последующим десятилетиям девятнадцатого века и первым годам двадцатого века в других частях мира. К середине двадцатого века количество пассажиров начало сокращаться из-за конкуренции со стороны автомобильного и воздушного транспорта. Сокращение использования железнодорожного транспорта как вида транспорта и, следовательно, как способа передвижения туристов продолжалось на протяжении всей второй половины двадцатого века.

В то время как железнодорожные перевозки уже несколько десятилетий не считаются основным видом транспорта, в настоящее время их возрождение происходит в таких странах, как Соединенные Штаты (США) и в большинстве западноевропейских стран. Например, у американской национальной железнодорожной пассажирской корпорации «Amtrak», занимающейся пассажирскими перевозками, а также оргнаизацией железнодорожных круизов, относительно недавно начался самый успешный период с момента его основания: в 2012 году пассажиропоток вырос до 31,2 млн пассажиров, что является рекордом в истории «Amtrak».

В разных частях мира есть несколько знаменитых живописных поездок на роскошных поездах, таких как Восточный экспресс Венеция–Симплон, канадский "Скалистые горы", австралийский "Ган", Транссибирская магистраль в России, африканский "Голубой поезд" и китайский "Лхасаэкспресс".[18]

На сегодняшний день можно выделить несколько наиболее популярных железнодорожных круизов в мире.

1. Паровой поезд «Jacobite» предлагает туристам возможность пройти 84-мильный маршрут из Форт-Уильяма в Маллейг, сопровождаемый захватывающими пейзажами шотландского нагорья. Путешествие предлагает уникальный опыт прохождения через 21-арочный виадук Гленфиннан, который стал знаменитым благодаря фильмам о Гарри Поттере. Туристы также смогут насладиться круизом на озере Лох-Катрин и прокатиться на колесе Фолкерка. Продолжительность тура – 4 дня, проводится в июле и августе.

2. «Венеция Симплон-Восточный экспресс» – представляет собой изысканный способ путешествия, сочетающий в себе элегантные мероприятия и изысканные блюда с возможностью наслаждаться невероятными пейзажами Европы. Пассажиры могут выбрать один из нескольких маршрутов, проходящих через красивейшие города, включая Канны, Рим, Флоренцию и Венецию, а также новый маршрут, который начнет работу с декабря 2021 года и доставит лыжников из Парижа на заснеженные склоны французских Альп. В августе 2023 года состоится исключительное шестидневное путешествие между Стамбулом и Парижем, где пассажиры смогут испытать острые ощущения от управления этим легендарным локомотивом.

3. «Маленький желтый поезд Пиренеев» – это исторический поезд, который уже более 100 лет перевозит пассажиров высоко в скалистые Пиренеи. Он отправляется из города-крепости Вильфранш, внесенного в список Всемирного наследия ЮНЕСКО, и поднимается вверх по долине Тет, проходя мимо маленьких горных деревушек и впечатляющих каменных виадуков. Остановка у исторической крепости Мон-Луи позволяет насладиться панорамным видом на Пиренеи. Поезд продолжает свой путь к испанской границе, не доезжая до нее всего нескольких сотен метров в Бург-Мадам. Путешествие на этом поезде доступно в период с апреля по сентябрь 2023 года во время испанских горных прогулок.

4. «Монбланский экспресс» – маршрут проходит сквозь живописные Французские Альпы и доставляет пассажиров в деревню Сен-Жерве-ле-Бен. В поезде имеются комфортабельные вагоны с панорамными окнами для наслаждения красивыми видами. В течение путешествия можно увидеть арочные мосты, долины, туннели, красивые сосновые леса и канатную дорогу Бреван в Шамони, до которой можно доехать на поезде. Также предусмотрен шестидневный отдых на берегу озера Анси в период с мая по октябрь.

5. «Rocky Mountaineer» является известным поездом, который осуществляет железнодорожные перевозки пассажиров через живописную дикую местность канадского горного хребта. Во время путешествия поезд проходит через туннели, пересекает ледниковые реки и зеленые леса, что предоставляет возможность наблюдать за медведями гризли, беркутами и другими альпийскими дикими животными. Сезонность круиза – сентябрь.

6. Британский Пульман, также известный как поезд Бельмонд, представляет собой роскошный исторический поезд, который был использован в голливудских фильмах и перевозил нескольких членов Королевской семьи. Прокатившись на этом поезде, пассажиры могут ощутить себя членом королевской семьи, наслаждаясь охлажденным коктейлем "Беллини" и декадентским интерьером вагона в стиле ар-деко. Этот маршрут является самым коротким из описанных выше, однодневные поездки проводятся с июня по сентябрь.

7. Путешествия на «Триничеллу». На Корсике используются маленькие поезда, называемые «триничеллу», которые передвигаются по установленным на рельсах маршрутам, проходящим по острову и вдоль побережья между Кальви и Иль-Русом. Они обеспечивают транспортировку пассажиров до пляжей, предоставляя прекрасные виды на побережье Корсики. Поезд «триничеллу» из Корте проходит через Эйфелев мост (виадук Веккьо) и зигзагами доставляет пассажиров до пляжа в Аяччо. Девятидневные путешествия на миниатюрных поездах проводятся все лето. начиная с июня.

**Железнодорожный туризм в Китае**

В Китае железнодорожный туризм регулируется государственными органами, такими как Министерство транспорта КНР и Государственная администрация железных дорог КНР. В 2017 году была выпущена «Стратегия развития железнодорожного туризма на период 2017-2020 годов», которая определяет цели и задачи развития этой отрасли в стране. Одной из главных задач является улучшение инфраструктуры железнодорожного транспорта для повышения удобства и комфорта пассажиров. В рамках этого проекта были построены новые железнодорожные станции, расширены и модернизированы существующие, а также улучшены условия перевозки багажа.

Также власти Китая активно продвигают идею создания железнодорожных туристических маршрутов, которые включают в себя посещение исторических и культурных достопримечательностей, а также природных парков и заповедников. Для этого были разработаны специальные туристические пакеты, которые включают в себя проезд на поезде и экскурсии по местам назначения.

Кроме того, Китай активно развивает международное сотрудничество в области железнодорожного туризма. В 2018 году была подписана декларация о создании Международной ассоциации железнодорожного туризма, которая объединит представителей отрасли из разных стран и будет способствовать развитию железнодорожного туризма в мире.

Характеристика рынка железнодорожных туров в Китае:

1. Быстрый рост: Рынок железнодорожных туров в Китае быстро растет, и ожидается, что он продолжит свое развитие в ближайшие годы.

2. Высокий спрос: Спрос на железнодорожные туры в Китае высок, особенно в период национальных праздников и туристических сезонов.

3. Разнообразие маршрутов: Китай предлагает большое количество железнодорожных маршрутов, проходящих через красивые пейзажи и культурные достопримечательности.

4. Удобство и комфорт: Железнодорожные поезда в Китае обеспечивают высокий уровень комфорта и удобства для пассажиров.

5. Развитая инфраструктура: Китай имеет одну из самых развитых железнодорожных инфраструктур в мире, что обеспечивает высокую скорость и надежность поездов.

6. Низкие цены: Цены на железнодорожные туры в Китае относительно низкие, что делает их доступными для широкой аудитории туристов.[18]

Согласно статистике, опубликованной Китайской ассоциацией туризма, количество туристов, выбравших железнодорожные туры в Китае, росло в последние годы. В 2018 году число туристов, отправившихся в железнодорожное путешествие, достигло 2,5 миллиона человек, что на 11,6% больше, чем в предыдущем году. В 2019 году этот рост продолжился, и число туристов, выбравших железнодорожные туры, увеличилось на 12,5% по сравнению с 2018 годом.

Наиболее популярными направлениями железнодорожных туров в Китае являются Шанхай, Пекин, Сиань, Цинъян, Лхаса и другие города, которые богаты культурным и историческим наследием. Туристы могут выбирать различные виды туров, включая культурные экскурсии, приключенческие туры, гастрономические туры и т.д.

Китайская компания «China Highlights» является лидером железнодорожных туров по Китаю. Рассмотрим наиболее популярные туры данной компании, представленные в Приложении 1.[19]

В целом, железнодорожные туры являются важной отраслью туризма в Китае, которая продолжает динамично развиваться и привлекать все больше туристов.

# 3.2. Анализ актуальной ситуации туризма в Китае

**Характеристика китайской туротрасли**

Крупнейшим потребителем зарубежного туризма в мире считается Китай по мнению Всемирной организации туризма (ЮНВТО), который в прошлом году потратил около 255 млрд долларов на зарубежные поездки. Помимо этого, китайские туристы готовы платить больше за отдых за рубежом, чем их коллеги из развитых стран, таких как Соединенные Штаты Америки. Это свидетельствует о более высоком уровне их готовности к оплате отдыха за границей.

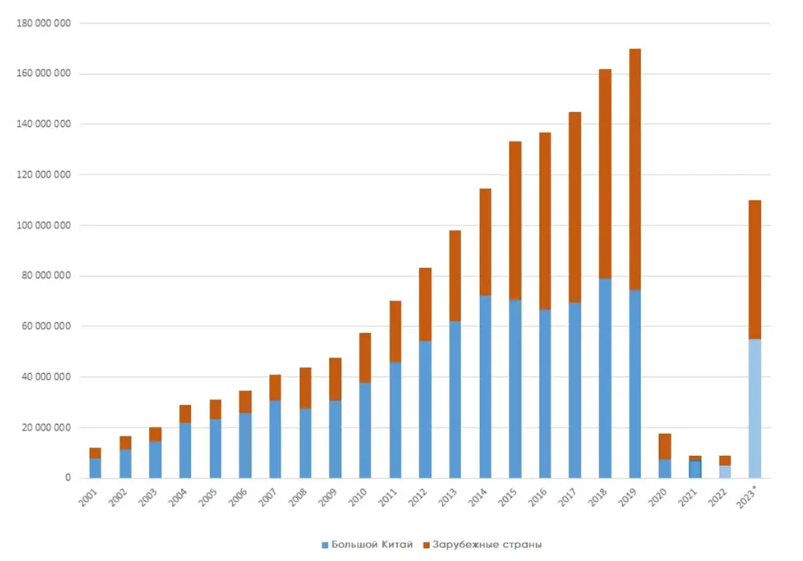
Кроме того, следует учитывать, что значительная часть этих расходов приходится на туризм за пределами материковой части Китая, в том числе Гонконг, Тайбэй и Гонконг. Однако несмотря на то, что эти направления были исключены из подсчетов, Китай продолжал оставаться лидером по тратам на зарубежные поездки с конца XX века (рис. 13).

Рис. 13 Динамика поездок за пределы Материкового Китая в разрезе территорий Большого Китая и зарубежных стран Источник: Chinese Outward Tourism Research Institute (COTRI), \*прогноз на 2023 год

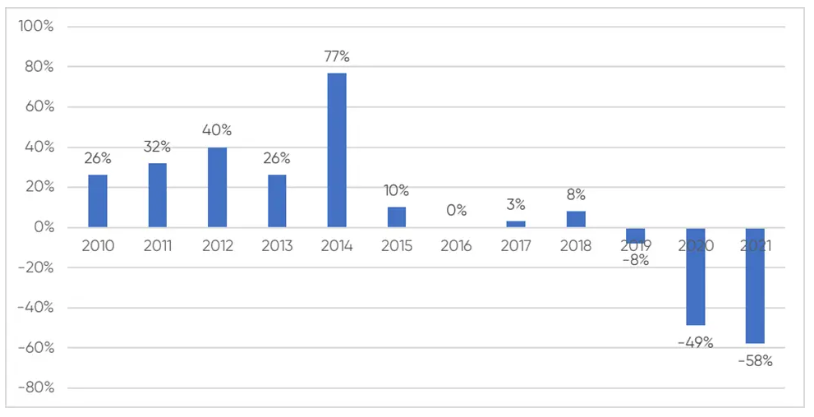
В связи с пандемией коронавирусной инфекции, которую Китай начал ощущать уже в начале этого года, туристический сектор Китая резко упал. В 2020 году число выездов за границу сократилось на 18 млн человек, из них 14,4 млн - в первом полугодии 2020 г. В 2021 и 2022 годах количество выездов из Китая сократилось до 8,7 млн, в том числе 5 миллионов – на макао-мексиканские острова. Падение расходов на зарубежные туры в 2020 и 2021 годах составило 49% (рис. 14).

Рис. 14. Динамика изменения расходов китайцев на зарубежный туризм Источник: World Tourism Organization

Однако, в декабре 2022 г. руководство страны решило отказаться от политики "нулевой толерантности". Перечень мер по смягчению антикоронавирусных мер и регулированию трансграничной миграции, направленных на улучшение туристического потока из Китая в страны заграницы, показал, что поток туристов из материковой части Китая начал восстанавливаться. Например, в Китае туристы могут выбрать 60 направлений для путешествий, включая Россию и Китай.

После того, как в Китае было смягчено регулирование трансграничных полетов, значительно возросли онлайн-запросы на авиаперевозки и туристические маршруты. В январе 2020 г. количество бронирования перед Новым годом увеличилось на 545% по сравнению со старым годом и составило 32% от среднегодовых расходов.

Таким образом, туристический поток из Китая может восстановиться к 2023-2024 годам. По прогнозам COTRRI, поток китайских туристов в зарубежные страны будет расти уже во 2-й половине 2023 г. и к концу 2023 г. может достичь отметки 110 млн визитов за рубежом (рис. 13). Тем не менее, ожидается рост числа поездок на материковую часть Китая до 1710–180 миллионов человек по сравнению с 2019 годом.

Таким образом, восстановление экономического потенциала Китая и рост туризма в страны зарубежья означают увеличение расходов китайских туристов на зарубежные поездки. По данным FMI, в ближайшие 10 лет китайский рынок туризма вырастет на $660 млрд, а средний темп прироста за период достигнет 14,2%. Потребительские предпочтения китайских туристов: ключевые особенности и последние тренды

**Предпочитаемые направления**

На основании данных Trip.com, был сделан анализ наиболее популярных туристических запросов китайцев на зарубежный туризм в конце декабря 2022 года, среди которых были:

* страны Юго-Восточной Азии (для которой китайцы составляли основную часть туристического трафика до пандемии) – Таиланд, Сингапур и Малайзия
* страны Восточной Азии – Япония и Южная Корея
* США, Австралия и Великобритания

Согласно отчету CNN, восстановление туристического потока из Китая за границу будет иметь важное значение для развития сектора туризма в других перспективных направлениях Юго-Восточной Азии, таких как Камбоджа, Шри-Ланка, Филиппины и другие. Опросы, проведенные McKinsey, показали, что китайцы снова проявляют интерес к посещению Азиатско-Тихоокеанского региона, который был отмечен 24% респондентов как приоритетный для зарубежных поездок. Респонденты также назвали Юго-Восточную Азию, Европу, Японию и Россию наиболее привлекательными направлениями. [20]

3.2. Оценка китайского турпотока в Российскую федерацию за последние несколько лет, анализ потенциала Российской Федерации по приему иностранных туристов.

Эксперты делают большую ставку на восстановление китайского турпотока в ближайшие несколько лет, поэтому необходимо проанализировать опыт России по приему китайских туристов за последние несколько лет.

В настоящее время сотрудничество между Россией и Китаем является ключевым фактором развития обеих стран и находится на самом высоком уровне. В 2015 году было объявлено о всеобъемлющем партнерстве и стратегическом взаимодействии. Развитие двустороннего туризма началось в 1988 году с бартерных туров в приграничных городах Китая и России, а затем визит М. Горбачева в Китай в мае 1989 года стал новым этапом в отношениях двух стран, который закрыл прошлое и открыл будущее. Несмотря на резкое падение количества въездных туристов после июньских событий 1989 года на площади Тяньаньмэнь, советский турпоток увеличился на 133,6%. Дальнейшее качественное улучшение двусторонних отношений было обусловлено несколькими встречами на высшем уровне, включая визит премьер Госсовета КНР Ли Пэна в СССР в 1990 году и прибытие Генерального секретаря ЦК КПК Цзян Цзэмина в 1991 году.

После распада Советского Союза в 1991 году, лидеры России и Китая продолжали поддерживать дружественные отношения. В 1992 году Б.Н. Ельцин посетил Китай, где была подписана "Совместная декларация об основах взаимоотношений между РФ и КНР", в которой было заложено расширение культурных, образовательных, информационных и спортивных связей между двумя странами. В период с 1994 по 1997 годы руководители двух стран продолжали встречаться. С 2000 года было заключено соглашение о безвизовых групповых поездках. В 2001 году был подписан "Договор о добрососедстве, дружбе и сотрудничестве", который был продлен на пять лет в 2021 году. Одна из статей Договора (статья 16) устанавливает задачи взаимного развития в различных областях, включая культуру, образование, туризм, спорт, науку и технику, молодежь, СМИ и другие сферы. В 2001 году была создана Шанхайская организация сотрудничества, которая стимулировала стратегическое партнерство между всеми ее государствами-членами, включая Россию, Китай, Казахстан, Кыргызстан, Таджикистан, Узбекистан, Индию и Пакистан.

В 2002 году была создана некоммерческая ассоциация "Мир без границ", объединяющая крупнейшие российские туроператоры в сфере китайско-российского туризма: "Академсервис", "Интурист", "КМП" и "Экспресс Лайн Трэвел". В 2004 году, во время поездки в Китай В.В. Путина, были уточнены детали реализации "Договора о добрососедстве" на период с 2005 по 2008 годы. В 2006 году Россия провела год своей культуры в Китае, а в 2007 году Китай провел год своей культуры в России. С 2005 года, Китай официально признал Россию как туристическое направление, что привело к росту потока китайских туристов. В 2008 году, новый президент России Д.А. Медведев посетил Китай, и была предложена идея разработки плана реализации "Договора о добрососедстве" на 2009-2012 годы.

В 2011 году запущен проект "Русское гостеприимство", который направлен на защиту туристических ресурсов, патриотическое воспитание и развитие экономики. Проект является частью Федеральной целевой программы "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации на 2011-2018 гг. и на 2019-2025 гг.", его основная задача - создание современной туристической инфраструктуры, повышение качества услуг и уменьшение зависимости от времени года. Кроме этого, осуществление данного проекта способствует сокращению пространственной дифференциации регионов страны, созданию новых рабочих мест, привлечению инвестиций и развитию малого и среднего бизнеса.

В 2012 году было принято решение о запуске года российского туризма в Китае, что стало первым перекрестным годом для обеих стран. Эта инициатива оказала значительное влияние на поток туристов из России в Китай, который увеличился на почти 50%. В 2013 году во время визита Си Цзиньпина в Россию были заключены несколько важных соглашений, таких как "План действий по реализации Договора о добрососедстве на 2013-2016 гг.", "Соглашение между Правительством РФ и Правительством КНР об облегчении поездок граждан" и "План реализации мероприятий в рамках Года китайского туризма в России между Федеральным агентством по туризму (РФ) и ГУТ (КНР)". Эти документы являются подтверждением желания двух стран развивать взаимовыгодное сотрудничество в сфере туризма.

По данным Ростуризма *(упразднен 20.10.2022, полномочия переданы Министерству экономического развития)*, доля туризма в экономике России находится на низком уровне - всего 3,4% ВВП. Несмотря на это, правительство страны понимает потенциал этой отрасли и намерено использовать его для реформирования экономики. В рамках ФЦП поставлена задача увеличить долю туризма в ВВП до 4,14% к 2025 году. Однако, даже если эта цель будет достигнута, Россия все еще будет далека от развитых туристических держав, где доля туризма в ВВП достигает 10%. Даже в условиях пандемии COVID-19, туристическая отрасль мировой экономики сумела сохранить около 5,5% мирового ВВП.

В России и Китае, развитие сферы туризма неразрывно связано с культурным развитием. Для реализации государственной программы "Развитие культуры и туризма на 2013-2020 гг." используется ФЦП "Развитие внутреннего и въездного туризма в Российской Федерации". В целом на проект выделено 388 млрд рублей, при этом 307 млрд будет получено из-за бюджетных источников.

С начала 2019 года туризм в России стал развиваться в новом направлении. Вследствие смены руководства Ростуризма возникли новые проблемы в области здравоохранения, но российские власти успешно справились с пандемией и реализовали ряд новых инициатив, таких как меры по стимулированию внутреннего туризма и развитию инфраструктуры. Одним из примеров таких инициатив является программа "туристического кэшбэка", запущенная в августе 2020 года, которая предоставляет гражданам возможность получить до 20% возврата от общих расходов на путешествие по России. За год программой воспользовались 300 тысяч человек.

Благодаря программе "туристического кэшбека" удалось сохранить рабочие места, а также оказать поддержку экономике регионов. Бюджет программы составил 15 миллиардов рублей, но освоено было всего 1,2 миллиарда рублей. В связи с этим, решено продлить программу на последующие периоды. Важно отметить, что Россия стала одной из трех лидирующих стран G20 по скорости восстановления внутреннего туризма после Италии и Франции. Внутренний туризм восстановлен на 60% от уровня до пандемии, что превзошло ожидания правительства. По прогнозам, докризисные показатели внутреннего туризма должны быть достигнуты не ранее начала 2022 года.

В 2020 году была запущена программа предоставления субсидий для туристических бизнесов на 1,2 миллиарда рублей. В декабре того же года была создана государственная корпорация Туризм.РФ, находящаяся под единоличным владением Росимущества. В 2021 году введена электронная виза для граждан 52 стран, включая Китай, который является главным иностранным рынком туризма в России. Ожидается, что поток туристов из Китая возобновится в ближайшие годы, позволяя оценить эффективность новой системы электронных виз.

Всемирной Организацией Здравоохранения назвала 5 мая 2022 официальной датой завершения пандемии COVID-19, поэтому стоит проанализировать текущую ситуацию на рынке и подготовить индустрию к возможному возвращению китайского турпотока.

Российская туристическая отрасль имеет некоторые особенности, такие как избыточное развитие выездного туризма и значительные расходы российских туристов за рубежом, при этом внутренний и въездной туризм остаются на достаточно скромном уровне. В 2019 году было совершено 65 миллионов внутренних и 45,3 миллиона выездных поездок, в то время как число иностранных туристов составило 24,4 миллиона. Для обеспечения устойчивого развития туризма необходимо развивать внутренний рынок и инфраструктуру, а также рассчитывать на китайских туристов. Проект «Туризм и индустрия гостеприимства» и эффективные меры, принятые в период пандемии, могут помочь устранить дисбалансы в туристической отрасли России.

В 2017 г. Китай обогнал Финляндию и стал крупнейшим иностранным ресурсным рынком для России. В 2019 г. его доля в въездном рынке России составила около 8%. Структура российского въездного потока до пандемии на протяжении последних лет была стабильна и не претерпевала значительных изменений. Ее отличало наличие шести крупных игроков (Украина, Казахстан, Китай, Азербайджан, Финляндия и Германия), на которые приходится около 70% въездного потока, причем большая часть представлена странами СНГ.

В 2015 году был создан национальный туристический портал Russia.Travel, который переведен на 13 языков мира, включая китайский язык. Социальные сети активно поддерживают российские турпродукты и объекты показа. Также в этом году началась маркетинговая кампания «Visit Russia»\«Время отдыхать в России», направленная на продвижение туризма в различных регионах страны и зарубежом. Программа включает трансрегиональные туристические маршруты, такие как "Русская Арктика", "Сибирь", "Байкал", "Серебряное ожерелье", "Реки России", "Золотое Кольцо", "Юг России", "Восточное Кольцо", "Великий Шелковый Путь", "Русские Усадьбы", "Уральское Кольцо" и др. Главной целью программы является создание туристического бренда для страны.

Для продвижения международного туризма важно отметить работу «Visit Russia» – сети национальных туристических офисов. С 2015 года были открыты туристическо-информационные центры за границей, которые способствуют созданию положительного образа России как туристического направления и продвижению национальных турпродуктов. Офисы открывались по принципу ГЧП.

Офисы «Visit Russia» не имели государственного финансирования и вынуждены были искать средства на маркетинговые мероприятия у внебюджетных источников, в том числе у бизнес-структур. В 2018 году была доказана их неэффективность и обнаружены нарушения. За 2015-2016 годы они использовали 63,6 млн рублей из общего бюджета на неэффективные мероприятия за рубежом. Была запущена работа по их реорганизации, офисы лишены права выступать от лица Российской Федерации и использовать логотип «Visit Russia».

Эта инициатива провалилась, и количество въездных туристов стабилизировалось на уровне около 25 млн человек ежегодно после незначительного роста до 26,8 млн в 2015 году. Россия потеряла позиции ключевой страны въезда туристов в 2016 году и не смогла вернуть их даже после Чемпионата мира по футболу в 2018 году, который прошел в одиннадцати городах страны. Всплеск количества въездных туристов в 2015 году был связан с девальвацией национальной валюты в 2014-2015 годах, а не с активной маркетинговой политикой офисов Visit Russia.

В 2006–2008 гг. на каждого китайского туриста в России приходилось 3–4 российского гостя в Китае. В 2011 году разрыв между количеством китайских и российских туристов начал уменьшаться. В 2015 году соотношение туристов этих стран уже было 1:1,14 благодаря девальвации российской валюты и стабильному росту экономики Китая. Хотя количество российских туристов в Китае в 2016 году возросло, количество китайских туристов в России продолжило расти. В 2019 году соотношение составило 1:1,24, а в 2020 году из-за пандемии COVID-19 взаимные визиты были остановлены. Предшествующему периоду, до пандемии, поток китайских туристов в Россию активно увеличивался, вырос на 2,15 раза с 2014 по 2019 год, и их доля в общем потоке иностранных туристов в России увеличилась с 3,44% до 7,71%. (см. рис.15).

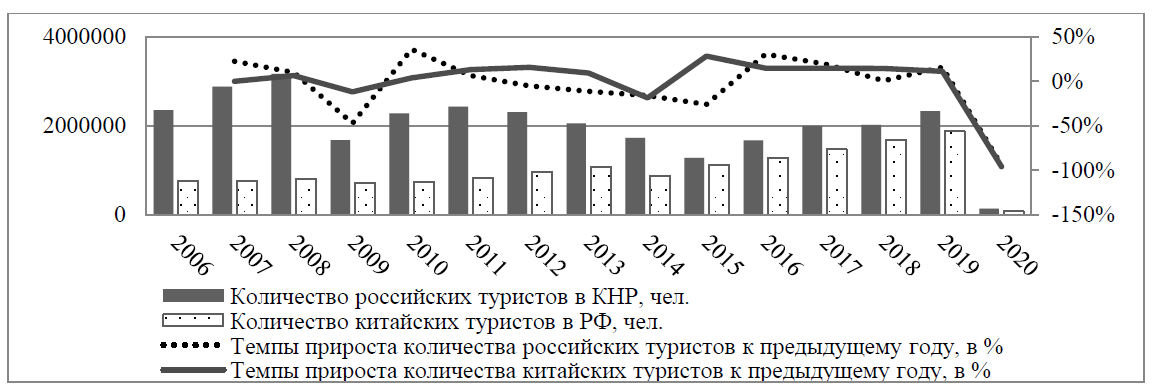


Рис. 15 Темпы прироста и количество китайско-российских взаимных туристических визитов [21]

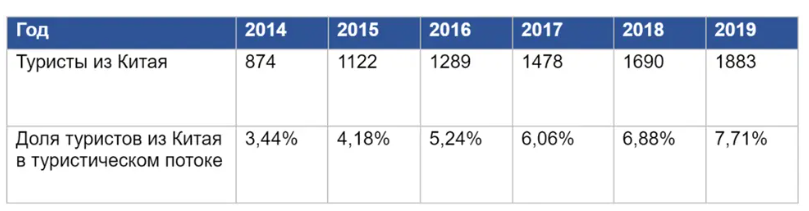
 До начала пандемии наблюдалось заметное увеличение потока китайских туристов в Россию (см. рис 16). За шестилетний период с 2014 по 2019 годы этот поток возрос более чем в два раза, а доля китайских туристов в общем числе иностранных гостей, прибывающих в Россию, выросла с 3,44% до 7,71%.

Рис.16 Число въездных туристских поездок иностранных граждан в Россию (тыс. чел)[]

Несмотря на то, что в 2020–2022 гг. туристический трафик из Китая в Россию серьезно сократился, стоит учитывать, что до пандемии Китай был третьим по числу туристов направлением въездных поездок иностранных граждан в Россию (рис.17). Данный факт, как и то, что в январе 2023 года Россия была включена в список разрешенных в Китае стран для зарубежных туристических поездок, создает серьезный прецедент для восстановления значения китайского туристического потока на российском туристическом рынке в ближайшие годы.

Несмотря на разнообразие туристических предложений, крупные города и приграничные районы остаются самыми популярными среди китайских туристов. В 2019 году более половины всех китайских туристов посетили Москву и Санкт-Петербург, причем Москва оказалась более популярной, чем Санкт-Петербург. В приграничных регионах Дальнего Востока 28% туристов выбрали Приморский край и Амурскую область. В последние годы наблюдается расширение географии поездок, и все больше китайских туристов посещают Иркутскую, Свердловскую и Новосибирскую области благодаря фактору транзита через авиаузлы "Кольцово" и "Томачево". Отмечается, что в ДВФО происходит снижение прибытий туристов.

Для привлечения китайских туристов в Российскую Федерацию используется высокая доля групповых поездок, что отличается от предпочтений российских граждан, которые чаще выбирают неорганизованный туризм. Введение системы возврата НДС в 2018 году стимулировало китайских туристов совершать дополнительные расходы на территории России. В московском ЦУМе и санкт-петербургском ЛДТ около половины посетителей являются китайцами, а прирост количества китайских туристов в 2019 году составил в ЦУМе 100% и в ЛДТ 75%.

Сектор туризма сталкивается с серьезными проблемами, включая высокий уровень неформального бизнеса, который оказывает значительный экономический ущерб России. До начала пандемии был заметен недостаток квалифицированных гидов-китаистов, несмотря на быстрый рост туристического потока из Китая. Например, в Москве на конец 2020 года было всего 160 официально зарегистрированных гидов, которые говорят на китайском языке. Это приводит к тому, что на рынке услуг гидов-экскурсоводов задействовано множество китайских гидов-нелегалов (хэйдао), которые не имеют необходимых знаний и квалификации. В рамках туристических программ китайские туристы останавливаются в отелях, принадлежащих китайцам, и приобретают сувениры в магазинах, которые также принадлежат китайцам. Большая часть прибыли от этих туров уходит обратно в Китай. Все эти факторы отрицательно влияют на экономику и имидж России в глазах китайских туристов.

Для решения проблемы необходимо усилить подготовку квалифицированных специалистов и ужесточить законодательство. В 2016 году, совместно с Ассоциацией гидов-переводчиков, экскурсоводов и турменеджеров, Ассоциация "Мир без границ" создала Попечительский совет, который помогает в подготовке гидов-китаистов. Программа предоставляет целевые гранты и помощь в трудоустройстве.

Долгое время российские власти не принимали решение о ужесточении контроля над экскурсоводами и гидами, опасаясь потери доходов из-за недостатка специалистов в этой области. Однако закрытие границ стало поводом для внесения долгожданных поправок в Закон «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», направленных на защиту внутреннего рынка труда. Согласно новым правилам, экскурсоводом и гидом-переводчиком может быть только гражданин Российской Федерации, прошедший аккредитацию. В то же время, в законе остается возможность для нелегальных гидов выступать в качестве инструкторов-проводников туристических групп при условии, что они имеют гражданство любой страны или заключают особый международный договор с иными условиями. Таким образом, российское законодательство оставило пространство для маневра, но после возобновления массового китайского турпотока в РФ количество нелегальных гидов, скорее всего, сократится, а возможности трудоустройства для российских граждан увеличатся.

Проблема заключается в том, что некоторые туристические компании организуют «нулевые» туры, включающие навязанный шопинг в определенных завышенных магазинах. В России такие туры не регулируются законодательно, однако в Китае данный вид туризма запрещен. Закон о туризме в Китае предусматривает серьезные санкции за нарушение запрета на организацию туров по заниженным ценам, обман туристов и получение неправомерной выгоды от организации «шопинга» или других затратных туристических статей. Туристическим агентствам запрещено указывать на конкретные места для покупок и планировать дополнительные расходы в туристической программе. Если правила нарушаются, туристы имеют право в течение 30 дней после окончания тура требовать возврата денег за товары или услуги, а также выплату аванса за купленный товар или возврат дополнительных расходов.

За счет доступности «нулевых» туров Россия становится одним из самых бюджетных западных направлений для китайских туристов. По статистике, в 2019 году средние расходы китайцев в России составили 458 долларов, но по данным Центрального банка РФ, туристы из КНР тратят еще меньше - всего 350 долларов на человека. Основными платежными системами, которыми пользуются китайские туристы, являются Union Pay (50% транзакций), Alipay (35%) и WeChatPay (15%).

Доходы, полученные в России от китайского туризма, не являются значительными: Москва получила 242,6 млн долларов, Приморский край - 68 млн долларов. Доходы Санкт-Петербурга еще ниже, вероятно, потому что большинство добавленной стоимости возвращается обратно в Китай. Эти суммы практически незаметны на фоне 254 млрд долларов, которые китайские туристы потратили за границей в 2019 году.

Кроме того, прямых доходов от туризма в Российской Федерации нет, поэтому бюджет страны пополняется только за счет косвенных налогов, которые взимаются с юридических лиц, включая магазины и рестораны, принадлежащие гражданам Китая, а также налогов на прибыль гостиниц и билетов в музеи.

Но, необходимо различать между собой туристический поток из КНР, состоящий из групповых и индивидуальных поездок. Групповой поток не оказывает значительного влияния на бюджет, в то время как индивидуальные туристы часто совершают крупные покупки. В 2019 году система возврата НДС (tax-free) была использована для сделок на общую сумму 13,4 миллиарда рублей, при этом около 70% возвратов было произведено для китайских туристов, которым было возмещено около 1,8 миллиарда рублей.

С учетом того, что ограничения будут постепенно смягчаться, следует учитывать, что восстановление туристического потока из Китая в популярные направления займет время и произойдет только в 2023-2024 годах. Это связано с тем, что необходимо подготовить новые выездные документы, которые были заморожены в Китае во время пандемии, а также с незавершенностью освобождения зарубежного туризма от китайского регулятора.

В настоящее время существует нераскрытый потенциал в туристическом сотрудничестве двух стран, который может принести большие перспективы. Российский туризм использует паузу во взаимных поездках для повышения конкурентоспособности, улучшения инфраструктуры и сервиса, чтобы готово встретить китайских туристов после открытия границ. Новые законодательные инициативы помогут развивать отрасль и увеличить выгоды от китайского туристического потока для российских граждан и бюджета Российской Федерации.

Грамотная оценка целевой аудитории потребителей туристических сервисов, а также использование многоканального маркетинга становятся всё более важными факторами успешного привлечения китайских туристов.

Отмена ограничений, связанных с пандемией COVID-19, в перспективе 2023-2024 годов может способствовать возобновлению туристического потока из Китая. При этом рост экономики, расширение среднего класса и улучшение жизненного уровня населения будут способствовать увеличению импорта зарубежных услуг, включая туризм, который будет востребован китайскими туристами в ближайшие годы.

Кроме того, находящиеся в постепенном изменении потребительские предпочтения китайских туристов приводят к сокращению интереса к шопингу и увеличению запросов на доступ к индивидуальным сервисам, ориентированным на экологическую тематику, активный отдых, местную историю и культуру. Кроме того, все больше китайцев стремятся к поиску новых мест и впечатлений, при этом отдают предпочтение краткосрочным поездкам в условиях ограниченности времени. В связи с активной цифровизацией, использование китайских цифровых платформ и многоканального маркетинга становится всё более важным для привлечения туристов из Китая [21].

# 3.3. Анализ рынка отечественных железнодорожных круизов, выявление точек роста и сдерживающих факторов развития

Активное развитие железнодорожного туризма в России началось в период Советского Союза. Первые дальние путешествия на туристических поездах состоялись в 1960-х годах. В то время было организовано пять поездов, которые обслужили немного более 2000 человек. К концу 1983 года было проведено более 1600 туристических рейсов, которые посетили около 650 тысяч человек. Кроме того, в 80-х годах ежегодно на рейсовых поездах путешествовало более 4 миллионов людей.

Самый известный железнодорожный маршрут в Советском Союзе был называемый "Транссоюзное железнодорожное путешествие". Этот маршрут начинался в городе Владивосток и проходил через разные части страны, такие как Сибирь, Москва, Ленинград, Ригу, Таллинн и Вильнюс, Киев и также заезжал на полуостров Крым. Кроме внутренних поездок на туристических поездах, также организовывались поездки за границу.

Следующие десятилетия после распада Советского Союза привели к снижению популярности железнодорожного туризма, который ранее был массовым. Главной причиной такого положения стала высокая цена на железнодорожные туры.

Сегодня в России доступны три варианта железнодорожных путешествий.

Самый распространенный способ — это самостоятельное передвижение на поезде, используя различные круглогодичные маршруты, включая фирменные поезда, которые отправляются по России, странам СНГ и Прибалтике. Каждый год в летний сезон добавляется большое количество стандартных нефирменных маршрутов, которые направлены к южным курортам России.

Второй способ – железнодорожные круизы от компании РЖД-тур. ОАО «Российские железные дороги» предоставляет возможность железнодорожных туров, которые активно развиваются в настоящее время. Туристические поезда имеют утвержденное расписание и маршруты, а также соответствуют всем стандартам качества обслуживания. География железнодорожных туристских маршрутов (круизов) широка. Москва является главным отправным пунктом для большинства железнодорожных туров, предлагаемых с разнообразием маршрутов в соседние субъекты, такие как Московская, Калужская, Тульская, Смоленская и Рязанская области, а также в северном, южном и восточном направлениях.

Третий вариант для путешествия — это выбрать стилизованный ретропоезд. Эти поезда отличаются своим оригинальным ретро-дизайном, а некоторые из них даже работают на паровой тяге, включая "Рускеальский экспресс" и "Селигер". Стоимость билетов на эти поезда значительно ниже, чем на круизные поезда: минимальная стоимость билета начинается с 650 рублей, а средняя - 5000 рублей. Разница в цене обусловлена количеством дней в путешествии: так, 650 рублей — это стоимость проезда на ретропоезде.

Спрос на туризм по железной дороге имеет разные уровни: он высок для обычных пассажирских поездов, но почти отсутствует для железнодорожных круизов из-за их высокой стоимости.

В рамках данного исследования особый интерес, из всех описанных выше железнодорожных круизов, представляет железнодорожный тур «Императорская Россия».

Тур начинался в Москве. Маршрут тура: Москва - Казань - Екатеринбург - Новосибирск - Иркутск - Порт Байкал - Улан-Удэ - Хабаровск – Владивосток. Туристический поезд курсировал с 2014 по 2019 год, целевая аудитория тура представляла собой вип сегмент. Количество туристов, совершавших путешествие по данному маршруту за сезон представлено на рис.17

По большей части путешествие совершали супружеские пары, в возрасте от 50 лет. Ценовое предложения по туру представлены в таблице 4.

Рис. 17 Количество туристов, принявших участие в турах по маршруту "Императорская Россия" с 2014 по 2019 года

Табл. 4 Стоимость тура "Императорская Россия" состоянием на 2019г., составлена автором на основании предоставленных данных туроператорской компанией «РЖД-тур»

|  |  |
| --- | --- |
|  | ***Стоимость тура при двухместном размещении*** |
| **ВИП** | 13200 € (1 143 183 руб.) |
| **Бизнес-класс** | 12300 € (1 065 239 руб.) |
| **Первый класс плюс** | 8100 € (701 498 руб.) |
| **Первый класс** | 7500 € (649 536 руб.) |

Для выделения точек роста и сдерживающих факторов развития железнодорожного туризма в России был проведен SWOT-индустрии туризма. В процессе анализа были выделены сильные и слабые стороны индустрии железнорожных туров, а также рассмотрены потенциальные возможности и угрозы развитию индустрии.

***Strengths (Сильные стороны):***

- Россия имеет одну из самых больших железнодорожный сетей в мире, что предоставляет большой потенциал для разработки туристических маршрутов

- Инфраструктура железнодорожных вокзалов и поездов находится в процессе модернизации и улучшения качества обслуживания пассажиров.

- Россия является богатой страной с множеством культурных и природных достопримечательностей, которые могут быть легко достигнуты на поезде.

- Железнодорожный туризм пользуется растущим спросом среди иностранных туристов, что может привести к увеличению доходов для отрасли.

***Weaknesses (Слабые стороны):***

- Низкий уровень сервиса и необходимость улучшения качества обслуживания пассажиров, устаревший вагонный парк, недостаточная развитость инфраструктуры и сервиса для туристов на железнодорожных станциях и вокзалах.

- Ограниченное количество маршрутов и туров на железнодорожном транспорте, особенно в сравнении с другими видами туризма.

- Высокая стоимость билетов на некоторые маршруты, особенно на легендарных и эксклюзивных поездах.

- Недостаточная информационная поддержка для туристов, включая языковые барьеры и сложности с бронированием.

***Opportunities (Возможности):***

- Рост спроса на железнодорожные туры в мире, возможность привлечения иностранных туристов через продвижение России как железнодорожного туристического направления.

- Развитие технологий конструирования круизных поездов, возможность внедрения новых технологий и сервисов, таких как бесплатный Wi-Fi, интерактивные экраны и т.д. на маршрутах

- Возможность привлечения иностранных инвестиций, путем создания межгосударственных маршрутов

- Создание новых рабочих мест, путем разработки и развития новых туристических маршрутов

***Threats (Угрозы):***

- Конкуренция со стороны других туристических направлений, а также других видов транспорта.

- Экономические трудности, связанные с нестабильностью рубля и повышением цен на топливо и электроэнергию.

- Угроза террористических актов и нестабильности в регионах, которые могут отпугивать туристов.

- Негативное влияние экологических проблем, таких как загрязнение окружающей среды и изменение климата, на железнодорожный туризм в России.

После проведения SWOT-анализа, некоторые предложения по решению существующих проблем:

* поиск иностранных партнеров и инвесторов для разработки совместных железнодорожных маршрутов;
* проведение маркетинговых мероприятий, например, рекламных компаний с участием актеров или блоггеров, для повышения информационной осведомленности о предложениях данной туристической отрасли;
* создание аккаунтов на международных и внутригосударственных информационных площадок в интернете с с информацией о существующих и разрабатываемых турах
* использование уже существующих брендов железнодорожных туров (например, Транссибирская магистраль) для привлечение большего количества туристов и повышения популярности железнодорожных туров;
* привлечение туристов в периоды низкого туристического сезона с целью диверсификации туристических потоков и поддерживания отрасли в периоды низкого сезона.

На основании проведенного анализа можно выделить точки роста и сдерживающие факторы развития железнодорожного туризма в России.

**Точки роста развития железнодорожного туризма в России:**

1. Уникальные природные ландшафты, большое количество объектов исторического и культурного наследия, которые доступны только на поездах.

2. Развитие инфраструктуры железнодорожных станций и их модернизация, улучшение качества сервиса для туристов, обновление вагонного парка современными круизными поездами.

3. Популяризация тематических поездок, например, на исторических паровозах или поездах-ресторанах.

4. Расширение маршрутов и создание новых туристических направлений, включая международные.

**Сдерживающие факторы:**

1. Высокие цены на билеты и ограниченность выбора маршрутов, сложность организации железнодорожных туров, высокая себестоимость железнодорожных туров

2. Недостаточное продвижение железнодорожного туризма на информационных площадках, низкий спрос на рынке, по сравнению с другими видами туров.

3. Монополия компании «РЖД-тур» на рынке железнодорожных туров, отсутствие рыночной конкуренции, которое не способствует развитию отрасли.

4. Необходимость улучшения качества обслуживания туристов на железнодорожных станциях и в поездах.

На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы. Большее внимание следует уделить социальной значимости железнодорожного транспорта и туризма по железным дорогам. В России существуют определенные препятствия на пути развития железнодорожного туризма, в частности, вызывает беспокойство вопрос ценообразования.

Возможным вариантов решения низкой привлекательности железнодорожных туров может быть предоставление скидок от существующих тарифов на железнодорожные туры.

Совместное участие туроператоров, железнодорожных компаний и региональных властей является необходимым условием для развития железнодорожного туризма. Туроператоры могут предложить туристам интересные маршруты и пакеты услуг, железнодорожные перевозчики – обеспечить комфортное и безопасное перемещение, а региональные власти – создать условия для привлечения туристов, например, развивая инфраструктуру и продвигая свои туристические достопримечательности. Кроме того, важно учитывать потребности и пожелания туристов при разработке железнодорожных туров, чтобы предложение было максимально привлекательным и соответствовало запросам рынка.

Чтобы сделать путешествия по железной дороге востребованным продуктом, придется преодолеть:

– проблемы сервиса;

– недостатки инфраструктуры;

– ряд стереотипов как в потребительской, так и в туроператорской среде

В железнодорожном туризме заложен мультипликативный эффект, который способен стимулировать развитие внутреннего туризма в стране. Развитая сеть железных дорог открывает для этого бизнеса безграничные возможности. А если будет предложение, то возникнет и спрос.

Подразделения предприятий железнодорожного транспорта, занимающиеся туристским и сервисным обслуживанием, используя результаты маркетинговых исследований, должны:

– участвовать в формировании политики технического развития железнодорожных станций, вокзалов и их инфраструктуры;

– вносить предложения по изменению технологии их работы, схем формирования расписания движения пассажирских поездов;

– постоянно изучать структуру обслуживаемых пассажиропотоков и их потребности;

– гибко реагировать на изменяющиеся потребности населения в перевозках;

– разрабатывать новые современные комплексные туристские продукты и услуги, совершенствуя стиль и формы обслуживания пассажиров.

# Глава 4. ОЦЕНКА ПЕРСПЕКТИВЫ ВЪЕЗДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА ДЛЯ ТУРИСТОВ ИЗ КНР

# 4.1 Разработка и обоснование перспективного железнодорожного тура

На данный момент существует потребность в формировании нового турпродукта для китайских туристов, пребывающих в Российскую Федерацию. Проведённый ранее анализ, показывает, что китайский турпоток в РФ имеет несколько основных проблем:

* Высокая сезонность, пик туристических поездок приходится на период 3-ьего квартала каждого года;
* Повышенная рекреационная нагрузка на туристические центры страны. (При посещении Российской Федерации, граждане КНР, как правило посещают Москву и Санкт-Петербург);
* Низкая доходность, за счет того, что все туры организуются китайскими подрядчиками и доходы вывозятся за границу, а не оседают в отрасли.

На основании проведенных ранее анализов предлагается организация тура по Транссибирской магистрали, самой известной железнодорожной магистрали в России. Транссибирская магистраль занимает важное место в истории как Российской Федерации, так и Китайской Народной Республики.

Тур по Транссибирской магистрали для китайских туристов уже проводился ранее, в 2016 году, однако опыт был неуспешен. Тур проходил по маршруту «Чита – Екатеринбург» с посещением городов: Улан-Удэ, Иркустк, Красноярск, Новосибирск. Можно сделать вывод, что тур не получил успех, так как не охватывал основные достопримечательности страны.

Положительное влияние на возможную востребованность предлагаемого тура оказывает выпущенный в 2019 году китайский художественный фильм «Затерянные в России», герои которого отправляются в железнодорожное путешествие из Владивостока в Москву.

В результате подготовки выпускной квалификационной работы был разработан железнодорожный тур «Транссибирская авантюра дорога, изменившая ход истории». Тур планируется по маршруту: Владивосток – Хабаровск – Улан-Удэ – оз. Байкал – Красноярск – Казань – Нижний Новгород – Москва – Санкт-Петербург, с посещением всех основных достопримечательностей, которые обычно представляют большой интерес для китайских туристов

Целевой аудиторией данного турпродукта являются китайские туристы в возрасте 25-60 лет с высшим образованием и уровнем дохода от среднего и выше. Это люди, которые привыкли путешествовать (или, в случае с более молодыми представителями выбранного сегмента, только начинают путешествовать) и ценят комфорт. Сезон проведения тура – лето, однако тур также моет быть адаптирован под зимний сезон.

# 4.2. Программа и расчет тура

Для диверсификации туристского предложения с учетом существующих точек роста и нивелирования сдерживающих факторов разработан железнодорожный тур «Транссибирская авантюра дорога, изменившая ход истории». Программа тура представлена в табл. 4

Табл. 4 Программа тура "Транссибирская авантюра- дорога, изменившая ход истории", составлена автором

|  |  |
| --- | --- |
| **1**  **День**  **Владивосток**  **Часы работы автобуса: 8 часов** | Прибытие во Владивосток, встреча на железнодорожном вокзале.  **Обзорная экскурсия по городу:** посещение смотровых площадок на мысе Эгершельд и сопке Орлиное Гнездо, музея «Подводная лодка С-56», осмотр железнодорожного вокзала, Привокзальной и Центральной площадей, улицы Светланская, главной артерии города, и Триумфальной арки. Продолжительность экскурсии 2,5 часа.  **Обед в ресторане китайской кухни «Золотой Феникс»(** 1-я Морская ул., 1, Владивосток)  **Экскурсия на остров Русский.** Проезд по мостам Владивостока, которые были построены к саммиту АТЭС-2012, посещение Новосильцевской и Ворошиловской батарей, дома генерала Корнилова, осмотр здания Дальневосточного федерального университета, памятников минералам, артиллеристам, а также С. Г. Лазо, принимавшему активное участие в установлении советской власти в Сибири и на Дальнем Востоке. Продолжительность экскурсии 4 часа.  **Ужин на борту поезда.**  Ночной переезд в Хабаровск**.** |
| **2 день**  **Хабаровск  Часы работы автобуса: 8 часов** | **Завтрак на борту поезда.**  Прибытие в Хабаровск.  **Обзорная экскурсия по городу с посещением Краеведческого музея.** Автобусная прогулка по городу, остановка на набережной Невельского, посещение краевого парка Муравьева-Амурского, рассказ гида об истории Хабаровска и его основателях. Осмотр архитектуры исторической части города и современного Хабаровска. Примерная положительность экскурсии 3 часа.  **Обед в «Кафе китайской кухни Эверест» (ул. Запарина, 82, Хабаровск)**  **Теплоходная прогулка на катере по Амуру.** Теплоходная прогулка по Амуру в Хабаровске – это незабываемое приключение, которое позволяет ощутить красоту и мощь одной из крупнейших рек России. На борту комфортабельного теплохода туристы могут насладиться прекрасными пейзажами, которые открываются с воды: зеленые берега, красивые холмы, живописные острова и многое другое.  **Ужин на борту поезда**.  Отправление в Улан-Удэ. |
| **3 день**  **В поезде**  **Часов работы автобуса: 0** | **Завтрак на борту поезда.**  Мастер-класс по росписи матрешки – это увлекательное занятие, которое позволяет познакомиться с традиционным русским искусством и создать уникальную игрушку своими руками. В ходе мастер-класса участники научатся выбирать цвета и рисунки для росписи матрешки, работать с кистями и красками, создавать декоративные элементы и узоры. После завершения занятия каждый участник получит свою собственную расписанную матрешку.  **Обед на борту поезда.**  **Свободное время в поезде**  **Ужин на борту поезда.** |
| **4 день**  **В поезде**  **Часов работы автобуса: 0** | **Завтрак на борту поезда.**  **Обед на борту поезда.**  Свободное время в поезде.  **Ужин на борту поезда.** |
| **5 день**  **Улан-Удэ**  **Часов работы автобуса: 7** | **Завтрак на борту поезда.**  Прибытие в Улан-Удэ.  **«Обзорная экскурсия по Улан-Удэ с посещением Дацана»** — это увлекательное путешествие по главным достопримечательностям города, включая посещение буддийского храма - Дацана. Во время экскурсии туристы узнают о истории и культуре Бурятии, посетят музеи и памятники архитектуры, а также прогуляются по центру города и познакомятся с его жизнью и традициями. Продолжительность экскурсии 3 часа.  **Культурная программа в традиционной бурятской юрте с фольклорной программой и обедом.** Туристам будет предоставлена уникальная возможность познакомиться с культурой бурятского народа. Гости будут приглашены в традиционную юрту, где им представят фольклорную программу с танцами, песнями и музыкой. После этого гостей ожидает обед, который будет состоять из блюд бурятской кухни. Продолжительность программы 3 часа. Окончание программы на железнодорожном вокзале.  Свободное время в Улан-Удэ до отправления поезда.  Отправление из Улан-Удэ.  **Ужин на борту поезда.** |
| **6 день**  **Байкал**  **Часов работы автобуса: 8** | **Завтрак на борту поезда.**  Прибытие на станцию Порт Байкал.  Переезд в поселок Листвянка.  **Обзорная экскурсия с посещением смотровой площадки «Камень Черского»,** с которой открывается великолепный вид на южную часть Байкала и исток Ангары.  **Обед в ресторане «Мечта Байкала» (ул. Горького, 4А, Листвянка).**  Экскурсия «Погружение в жизнь Сибири» по музею Тальцы. Тальцинский музей деревянного зодчества и этнографии позволяет посетителям окунуться в быт и культуру русских, сибиряков прошлых веков. Рассказ будет о культуре и верованиях бурятов, эвенков и тофов, вы сможете лучше узнать эти места через быт старожильческого населения. Музей расположен на 67 гектарах заповедной земли и представляет собой копии зданий из исторических сибирских деревень, в том числе дома, усадьбы, церкви и здание школы.  **Ужин на борту поезда.**  **Отправление от станции Порт Байкал.** |
| **7 день**  **Красноярск**  **Часов работы автобуса: 7** | Завтрак на борту поезда.  Прибытие в Красноярск.  **Экскурсия по берегам батюшки Енисея: обзорная экскурсия по городу + экскурсия на Красноярскую ГЭС**. Экскурсия по берегам батюшки Енисея — это увлекательное путешествие по Красноярску и его окрестностям. В рамках экскурсии туристы познакомятся с историей города, увидите его главные достопримечательности и узнаете много интересного о жизни его жителей. Особое внимание будет уделено Красноярской ГЭС - одной из крупнейших ГЭС в России. Вы посетите ее музей, увидите масштабные сооружения и узнаете о технологиях производства электроэнергии. Примерная продолжительность экскурсии 6 часов  **Обед в ресторане китайской кухни «Харбин»** (ул. Партизана Железняка 19Д, Красноярск)  Свободное время до отправления поезда.  Ужин на борту поезда.  Отправление в Казань. |
| **8 день**  **В поезде**  **Часов работы автобуса: 0** | **Завтрак на борту поезда.**  **Обед на борту поезда.**  Свободное время в поезде.  **Ужин на борту поезда.** |
| **9 день**  **В поезде**  **Часов работы автобуса: 0** | **Завтрак на борту поезда.**  **Обед на борту поезда.**  Свободное время в поезде.  **Ужин на борту поезда.** |
| **10 день**  **Казань**  **Часов работы автобуса: 7** | Завтрак на борту поезда.  Прибытие в Казань.  **Обзорная экскурсия «Старая Казань».** Экскурсия позволит туристам познакомиться с историческими и культурными достопримечательностями города Казани. Во время экскурсии туристы посетят Казанский Кремль, где находятся множество знаковых мест, таких как Башня Сююмбике, Кулишкин дворец, Мечеть Кул-Шариф и др. Также экскурсия предусматривает посещение Казанской ярмарки, Казанского университета, бульвара Качалова и других мест, которые являются наследием истории и культуры города. Примерная продолжительность экскурсии 3 часа.  **Обед с мастер-классом «Секреты татарской кулинарии» и интерактивная программа в ресторанно-развлекательном комплексе «Туган авылым»:** исполнение татарских песен и танцев, игра на народных инструментах, обучение татарским словам и танцевальным движениям.  **Пешеходная экскурсия по историческому центру города и территории музея-заповедника «Казанский кремль»** (мечеть Кул-Шариф, собор Благовещения, другие архитектурные памятники). Примерная продолжительность экскурсии 2 часа.  **Ужин на борту поезда.**  Ночной переезд в Нижний Новгород. |
| **11 день**  **Нижний Новгород**  **Часов работы автобуса: 10** | **Завтрак на борту поезда.**  **Прибытие в Нижний Новгород.**  **Обзорная экскурсия по городу.** В ходе экскурсии туристы посетят Кремль, где находятся Домовой столб, Рождественская церковь. Также в ходе экскурсии туристы посетят Нижегородскую ярмарку, набережную Волги, площади Минина и Пожарского площадей. Гид расскажет о истории города, его культурном и экономическом развитии. Примерная продолжительность экскурсии 2 часа.  **Обед в ресторане китайской кухни «Три апельсина»** (Верхневолжская набережная, 9/1, Нижний Новгород)  **Автобусная экскурсия в Городец.** В ходе экскурсии туристы смогут погулять по узким улочкам, насладиться архитектурой деревянных зданий, увидеть множество достопримечательностей, таких как Кремль, музеи и галереи, а также попробовать настоящие городецкие пряники и другие местные деликатесы. В экскурсию обязательно входит посещение мастерских по изготовлению глиняных игрушек и лаковой миниатюры, которые являются уникальными экземплярами народного творчества. Примерная продолжительность экскурсии 3 часа.  **Ужин на борту поезда.**  **Ночной переезд в Москву** |
| **12 день**  **Москва**  **Часов работы автобуса: 9** | **Завтрак на борту поезда.**  **Прибытие в Москву**  **«Автобусно-пешеходная обзорная экскурсия по городу»** — туристы познакомятся со столицей, ее культурой, архитектурным замыслом и историческими фактами, увидят самые известные достопримечательности, такие как Храм Христа Спасителя, считающийся самым большим церковным зданием России, памятник Петру I на Москве-реке, Дом Правительства России, здание МГУ, прогуляются по смотровой площадке Воробьевых гор, откуда открывается завораживающая панорама города: стадион «Лужники», Новодевичий монастырь, здание Президиума РАН, «Семь сестер» - знаменитые сталинские высотки и многое другое. Примерная продожительность экскурсии 3 часа  **Обед в кафе «Китайская грамота» (ул. Сретенка, 1, Москва)**  **Пешеходная экскурсия «Красная площадь** – начало страны»: туристы пройдут по Александровскому саду, осмотрят Манежную площадь и выйдут на центральную площадь и настоящий символ города — Красную площадь. Туристы посмотрят великолепный Храм Василия Блаженного и Исторический музей, памятник Минину и Пожарскому, а также посетят самый популярный универмаг в СССР - ГУМ, где каждый сможет попробовать, знаменитый фирменный ГУМовский десерт - легендарное мороженое. Примерная продожительность экскурсии 2 часа  **Ужин на борту поезда.**  **Ночной переезд в Санкт-Петербург** |
| **13 день**  **Санкт-Петербург**  **Часов работы автобуса: 7** | **Завтрак на борту поезда.**  **Прибытие в Санкт-Петербург. Освобождение вагона**  **Автобусная обзорная экскурсия по Санкт-Петербургу** – одному из красивейших городов мира, где каждый район и остров не похож на другие. Туристы увидят перспективы петербургских улиц, величественный простор одетой в гранитные набережные Невы, изгибы рек и каналов, фасады роскошных дворцов, летящие пролёты мостов и воздушные узоры оград. В ходе экскурсии туристы посетят главный проспект города – Невский, познакомимся с ансамблями парадных площадей – Дворцовой, Сенатской и Исаакиевской, где соединились блеск императорского двора и величие церквей.. Во время экскурсии туристы увидят основные символы города – Петропавловскую крепость, стрелку Васильевского острова, здания Биржи и Двенадцати коллегий, Кунсткамеру, Исаакиевский собор, Медный всадник, Адмиралтейство и резиденцию российских императоров – Зимний дворец. Примерная продолжительность экскурсии 2 часа.  **Обед в кафе «Юми»** (ул. Разъезжая 10)  **Экскурсия в Эрмитаж**  – крупнейший в России и один из крупнейших в мире художественных и культурно-исторических музеев. Свою историю Государственный Эрмитаж начинает с коллекций произведений искусства российской императрицы Екатерины II.Примерная продолжительность экскурсии 1,5 часа.  **Заселение в гостиницу «Прибалтийская».**  **Ужин в отеле.** |
| **14 день**  **Санкт-Петербург**  **Часов работы автобуса: 9** | **Завтрак в отеле.**  **Автобусная загородная экскурсия «По старой Петергофской дороге» с посещением Нижнего парка.** Дворцово-парковый ансамбль Петергофа, возникший в первой четверти XVIII века, является своеобразным триумфальным памятником в честь побед России за выход к Балтийскому морю. Туристы увидят самую известную часть летней резиденции российских императоров, украшенную множеством удивительных фонтанов. В их танцующих водах – своя мистика и очарование.  **Экскурсия в Большой дворец** – величественный и изысканный дворец, чей фасад протянулся вдоль террасы почти на 300 метров, занимает доминирующее положение в композиции петергофского ансамбля, связывая в единое художественное целое Верхний сад и Нижний парк. «Раскинув крылья» над водяной феерией Большого каскада, он объединяет и формирует вокруг себя стройную систему аллей, архитектурных сооружений и фонтанов.  **Обед в ресторане «Феникс».**  **Возвращение в Санкт-Петербург.**  **Окончание программы на Московском вокзале.** |

Организация тура планируется путем фрахтования железнодорожных вагонов класса «Люкс» с туалетом и душем, заменяющие туристом гостиницу на протяжении всего путешествия. В гостинице туристы останавливаются только в последний день путешествия в Санкт-Петербурге – в гостинице Прибалтийская. По запрошенным данным у компании РЖД тур, стоимость фрахтования вагона класса «Люкс» - 100 000р. в сутки путешествия, стоянка и обслуживания вагона на вокзалах во время путешествия – 50 000р. Стоимость транспорта и питания является средней по представленным городам, считалось по региону с самыми высокими ценами. В стоимость также включено аудиоборудование для комфорта туристов во время поездки.

В свободные дни туристам будет предложено прохождение мастер-классов или прослушивание лекций по истории Транссибирской магистрали

Стоимость тура рассчитана на экскурсионную группу 30 человек, а также двух сопровождающих: китаеговорящий гид, а также переводчик, который сможет переводить экскурсии в регионах, в случае отсутствия в музеях китаеговорящих гидов. Стоимость экскурсионных услуг и расчет тура представлены в Приложении 2. Примерная стоиомсть тура на одного взрослого туриста составляет 111 500р.

# 4.3. Особенности продвижения туров на китайских информационных площадках. Варианты по продвижению разработанного тура

Для более успешной реализации тура предлагается продвижение тура на на следующих китайских информационных площадках: В рамках продвижения тура будут разработаны макеты для продвижения тура на описанных ниже информационных площадках

WeChat – самая популярная в Китае социальная сеть по количеству активных пользователей в месяц. Наличие аккаунта и активностей в WeChat – серьезный канал для повышения доверия и интереса китайского пользователя к иностранному бизнесу. WeChat позволяет открыть рекламный кабинет и настраивать рекламу с таргетингом на зарубежные страны, например, на Россию, осуществлять продажи через специальные мини-программы прямо в приложении. Кроме того, WeChat можно использовать для сбора клиентского трафика с помощью оффлайн активностей. Например, при посещении ресторана гости из Китая могут отсканировать размещенный на столике QR-код, подписываясь таким образом на аккаунт ресторана в WeChat и получая за это определенные бонусы в виде скидок или специальных предложений.

Douyin – популярная в Китае соцсеть, выступающая аналогом Tiktok и привлекающая аудиторию, особенно представителей поколения Z, короткими видео, которые становятся всё более востребованной формой взаимодействия с китайской аудиторией. Помимо продвижения через рекламный кабинет важным является создание качественного привлекательного контента, который может попасть в рекомендации и привлечь пользовательский трафик.

Weibo – сервис блогов, ориентированный преимущественно на более молодую аудиторию, а также на пользователей проживающих в городах 3 и 4 уровней. Бизнес может использовать сервис для публикации привлекательного графического контента о своих сервисах и проведения маркетинговых активностей – опросов и конкурсов.

Little Red Book (Xiaohongshu) – данная социальная сеть изначально была ориентирована на туристическую сферу: будучи созданной в 2013 году на фоне туристического бума Xiaohongshu привлекала аудиторию, заинтересованную зарубежными странами и туристическим шоппингом. Сегодня площадка, большинство аудитории которой составляют женщины, является соцсетью для обмена мнениями о различных потребительских сегментах, таких как косметика, одежда и др. В то же время, LRB остается ценным каналом для популяризации туристических сервисов и достопримечательностей среди китайцев, что можно делать, например, с помощью взаимодействия с KOL.

Помимо указанных площадок, стоит обратить внимание и на различные форумы и сервисы вопросов и ответов, такие как Zhihu, приложения Baidu (например, Baidu Zhidao или Baidu Tieba.) и др. Это не только хороший способ лучше понять запросы аудитории и показать потенциальным клиентам преимущества того или иного туристического сервиса, но и полезный инструмент в SEO стратегии продвижения. Подобные площадки достаточно высоко индексируются в китайских поисковых системах, поэтому внедрение конкурентных запросов в тексты постов позволяет создать еще важный канал для привлечения органического трафика.

Другой важный момент в создании инфраструктуры для привлечения китайских туристов – это локализация с учетом культурно-лингвистических особенностей, что, в частности, касается адаптации веб-сайта иностранного бизнеса.

Для создания удобного для китайцев сайта вам может потребоваться ICP лицензия, позволяющая размещать сайт на китайских серверах. При хостинге в зарубежных странах, например, в России, сайт будет открываться медленнее, что негативно скажется на клиентском опыте. Тем не менее, стоит помнить о том, что сайт является лишь дополнительным инструментом для продвижения: как мы отмечали выше, по сравнению с другими интернет-сервисами китайцы сегодня проводят большую часть своего времени в соцсетях .

Важным конкурентным преимуществом при развитии инфраструктуры для китайских туристов является внедрение оплаты через китайские платежные сервисы. По данным OECD, еще в 2017 году 61,2% пользователей мобильных платежей в мире были китайцами, осуществивших за год трансакций на сумму более чем $12,8 трлн. Самой популярной среди китайцев мобильной системой оплаты за рубежом является платежная система Alipay, следом за которой идут WeChat Pay и UnionPay, а также другие системы платежей – JDPay, TenPay и др.

С учетом удобства и привычности мобильных платежей, доля их использования китайцами для платежей за рубежом показывала рост еще до пандемии. Таким образом, иностранному бизнесу стоит обращать внимание на данное конкурентное преимущество, а также учитывать то, что приложения, такие как Alipay и WeChat Pay, включают в себя собственный маркетинговый инструментарий, который можно использовать в продвижении.

Немаловажным аспектом для иностранного бизнеса является также размещение информации о своем заведении в Baidu Maps. Данный инструмент упрощает для китайских туристов поиск на карте, поскольку Baidu Maps позволяет получить основную информацию о работе заведения, а также ознакомиться с рейтингом и отзывами, которые могут убедить потенциального клиента в необходимости посещения заведения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании проведенного анализа можно сделать следующие выводы. Железнодорожный туризм характеризуется медленным и надежным передвижением, потребляющим меньше энергии и оказывающим меньшее воздействие на окружающую среду по сравнению с другими видами транспорта. Обеспеченный комфорт во время путешествий и повышенная экологичность делают железнодорожный туризм одним из самых перспективных направлений развития на туристическом рынке.

Железнодорожные туры являются одним из самых востребованных видов туризма на рынке внутреннего туризма Китая. Правительство Китая активно участвует в развитии данного направления туризма. В 2017 году была представлена "Стратегия развития железнодорожного туризма на период с 2017 по 2020 год", которая устанавливает цели и задачи для развития данной отрасли в стране, а также выделяет большие бюджетные средства для развития отрасли железнодорожных туров.

Китай – это крупнейший потребитель зарубежного туризма в мире, потративший в прошлом году около 255 млрд долларов. Китайские туристы готовы платить больше за отдых за рубежом, чем туристы из развитых стран. Ожидается, что китайский турпоток по выездному туризму будет постепенно восстанавливаться в течение период 2023-2024 годов.

Россия и Китай имеют длинную историю развития двусторонних визитов. Начиная с первых взаимных визитов первых лиц и подписания договоров о добрососедстве, государства уже много лет тесно сотрудничают в области развития туризма и стимулирования двусторонних туристических потоков. В 2019 году доля китайских туристов в России составила около 8%. Количество китайских туристов в России продолжает расти, хотя количество российских туристов в Китае также увеличилось. В 2020 году взаимные визиты были остановлены из-за пандемии COVID-19. До этого периода поток китайских туристов в Россию активно увеличивался, вырос на 2,15 раза с 2014 по 2019 год, и их доля в общем потоке иностранных туристов в России увеличилась с 3,44% до 7,71%.

Несмотря на большие объемы турпотока доходы от него были весьма скромные. Это связано с тем, что китайский турпоток в РФ до пандемии имел проблемы, связанные с «теневым туризмом» – все туры организовываются китайскими поставщиками-перекупщиками, из-за чего в туристической отрасли возникают сложности, в том числе из-за распространенности неофициального бизнеса, который наносит значительный экономический ущерб Российской Федерации. В 2019 году в «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации» был принят ряд поправок, направленных на защиту «внутреннего рынка», а именно запрещающий проводить экскурсионную деятельность гидам без гражданства РФ, а также запрещающий в экскурсионных программах указывать какие-либо конкретные магазины, посещение которых туристами выступает в качестве отмывания денег.

Железнодорожный туризм в России развит меньше, чем в Китае. На сегодняшний день железнодорожные круизы по России организует только компания РЖД-тур. Монополия на рынке не способствует развитию отрасли. Железнодорожный туризм в России имеет потенциал для развития благодаря уникальным природным и культурным объектам, модернизации инфраструктуры и популяризации тематических поездок. Однако, сдерживающими факторами являются высокие цены на билеты, недостаточное продвижение на рынке, монополия одной компании и необходимость улучшения качества обслуживания туристов.

Разработанный железнодорожный тур «Транссибирская авантюра дорога, изменившая ход истории» призван снизить сезонность туристических поездок из Китая, обеспечить спрос на путешествия в низкий сезон, а также диверсифицировать турпоток.

# СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

1.Успенский Л.В. «Школьный этимологический Успенского Л. В. «Почему не иначе?», [электронный ресурс] //lexicography.online, 2023 URL:<https://lexicography.online/etymology/uspensky/%D0%B4/%D0%B4%D0%BE%D1%80%D0%BE%D0%B3%D0%B0> (дата обращения 04.05.2023)

2. ГОСТ №34530-2019 «МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ. ТРАНСПОРТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ Основные понятия. Термины и определения», [электронный ресурс] 2020 URL: <https://docs.cntd.ru/document/1200167867>

3. Coulls Anthony, Divall Colin and Robert Lee Robert «RAILWAYS AS WORLD HERITAGE SITES», Occasional Papers for the World Heritage Convention, International Council on Monuments and Sites [электронный ресурс] ICOMOS), 1999 URL: <https://ticcih.org/wp-content/uploads/2014/06/railways.pdf>

4. Ильина Е.Н. Туризм - путешествия. Создание туристской фирмы. Агентский бизнес: Учебник для туристских колледжей и вузов. − М.: РМАТ,2018.

5. «Восточный экспресс» − история в картинках: [электронный ресурс] URL: http://portulan.ru/восточный-экспресс-история-в-картинках

6. Биржаков М.В., Никифоров В.И. Индустрия туризма: перевозки.-М.: Герда, 2001.- 400 с.

7. Бутко, И.И. Железнодорожный туризм: проектирование, организация и технология туристских маршрутов / И.И. Бутко, А.Я. Рубаник, В.А. Ситникова. — Ростов н/Д: Ризография РГУ ПС, - 2004.- 274с.

8. Бутко, И.И. Транспортное обслуживание туризма: Учебное пособие / И.И. Бутко, В.А. Ситников – М.: Ростов н/Д, 2006. – 134 с.

 9. Starns E. M. Karl « The Russian Railways and Imperial Intersections in the Russian Empire» [электронный ресурс]// University of Washington, 2012, p. 4-16 URL: <https://digital.lib.washington.edu/researchworks/bitstream/handle/1773/21998/Starns_washington_0250O_10676.pdf>

10. Liliopoulou Anastasia, Roe Michael, Pasukeviciute Irma «Trans-Siberian Railway: from inception to transition» [электронный ресурс] //University of Plymouth, 2005, p.10-16 URL: <https://www.researchgate.net/publication/227580179_Trans_Siberian_Railway_from_inception_to_transition>

11. «Эта уникальная железная дорога сыграла огромную роль в истории нашей страны!» [электронный ресурс] //Алтайский филиал РАНХиГС, 2021 (Дата обращения: 04.05.2023) URL: <https://clck.ru/34QcnY>

12. «История железных дорог России. Досье» [электронный ресурс] //Topical Press Agency/Getty Images, 2017 (Дата обращения: 04.05.2023) URL: <https://tass.ru/info/4718956>

13. Shi Kehan, Wang Jinfang, Liu Xiaojin, Zhao Xiaoying « Impact of high-speed rail on tourism in China» [электронный ресурс]// Institute of Industrial Economics of CASS, Beijing, China, 18p. URL: <https://www.researchgate.net/publication/366125225_Impact_of_high-speed_rail_on_tourism_in_China>

14. Junjie Xi et Paco Mejias Villatoro «The Phenomenology of a Railway Expedition in China: The Gate, the Station, the Journey and the Arrival»,[электронный ресурс]// 58p., 2023 URL: <https://journals.openedition.org/ambiances/3074>

15. UNECE Working Party on Rail Transport Sixty-fifth session Geneva, «Positioning of Railways in global transport arenа», 2011 [электронный ресурс]// URL: [ECE-TRANS-SC2-inf02e (unece.org)](https://unece.org/DAM/trans/doc/2011/sc2/ECE-TRANS-SC2-inf02e.pdf)

16. Подхалюзина В. А. Железнодорожный транспорт Китая: состояние и перспективы развития : Монография / В. А. Подхалюзина, К. Г. Овсепян. —[б. м.] : Издательские решения, 2019. — 82 с.

17. Petr Kurenkov, Pokrovskaya Oksana, Anastasov Mark, Sokolov Mikhail, Bochkov Alexander «Study of the current state of the transport infrastructure of road and rail transport of the Russian Federation» //IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering

18. Cheng-Fei Lee & Kuan-Yang Chen « Exploring factors determining the attractiveness of railway tourism»// Journal of Travel & Tourism Marketing, 2016 [электронный ресурс]//

URL:<https://www.researchgate.net/publication/304338513_Exploring_factors_determining_the_attractiveness_of_railway_tourism>

19. Официальный сайт компании «China Highlights» 2023, [электронный ресурс]// URL: <https://www.chinahighlights.com/tour/> (Дата обращения: 10.05.2023)

20. Лаборатория китайских исследований Asia Pacific «Китайский выездной туризм: каковы основные тренды и как привлекать туристов из Китая в 2023 году?» [электронный ресурс]// URL: https://vc.ru/asiapacific/661049-kitayskiy-vyezdnoy-turizm-kakovy-osnovnye-trendy-i-kak-privlekat-turistov-iz-kitaya-v-2023-godu (Дата обращения: 10.05.2023)

21. Заклязьминская Е.О. Туристическая отрасль в стратегии развития Китая: монография. – М.: ИМЭМО РАН, 2021. – 234 с.

22. Макарова С. Н. Железнодорожный транспорт в туризме: история для будущего // Наука и общество. 2018. №. 1. С. 177-183. [Электронный ресурс]: eLibrary.ru. URL: https://elibrary.ru/item.asp?id=34992682 (дата обращения 04.03.23)

23. Чунихина И. А. Социально-экономическая значимость развития высокоскоростного железнодорожного движения в России для внутреннего и въездного туризма // ПОИСК: Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2020. №. 4. С. 107-114. [Электронный ресурс]: eLibrary.ru. URL: https://elibrary.ru/fbylrw (дата обращения 20.03.23)

24. Николаенко, В. Н. География туризма : курс лекций / В. Н Николаенко, Л Г. Скоробогатова. – Екатеринбург : УрГУПС, 2017. – 187 с.

25. Егорова Н. Е., Цыганков Д. А. Методы и инновации в планировании развития внутреннего туризма в регионе // Экономика и предпринимательство. 2013.- 88с.

26. Милевская, В.А. О развитии железнодорожного туризма // Железнодорожный транспорт. – 2019. – № 9. – С. 40-42

27. Ильина Е.Н. Организация железнодорожных путешествий. Учебно - методическое пособие. – М.: Советский спорт, 2006, - 104с.

28. Сенин В.С. Организация международного туризма.-М.: Финансы и статистика, 2004.-400 с.

29. Папирян, Г.А. Маркетинг в туризме. Учебник – М.:2007. – 160 с.

30. РЖД Тур. [Электронный ресурс]: Tripadvisor.ru. URL: https://www.tripadvisor.ru/Attraction\_Review-g298484-d15833643-Reviews-RZD\_Tour-Moscow\_Central\_Russia.html (дата обращения 11.04.23)

# Приложения

Приложение 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Название тура, маршрут** | **Продолжительность, цена** | **Краткое описание** |
| ***«Классические чудеса»***  Пекин – Сиань – Гуйлинь/Яншо – Шанхай | **11 дней, от 3 100 долл. США (239 816руб.)** на человека, при размещении в двухместных номерах | Данный экскурсионный тур продолжительностью 11 дней предоставляет возможность посетить четыре из самых востребованных направлений и пять объектов, которые были включены в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Данный маршрут рекомендуется для тех, кто впервые посещает страну и желает познакомиться с ее историей, культурой, современными достижениями и природным ландшафтом. |
| ***«Китайский золотой треугольник»***  Пекин–Сиань –Шанхай | **8 дней, от 1 199 долл. США (239 816руб.)** на человека, при размещении в двухместных номерах | Данный 8-дневный туристический маршрут по Китаю включает в себя посещение трех наиболее востребованных направлений, главных туристических центров и пяти объектов, включенных в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. |
| ***«Страна панд»***  Пекин – Сиань – Чэнду – Круиз по Янцзы – Шанхай | **14 дней, от 3 479 долл. США (269 135 руб.)** на человека, при размещении в двухместных номерах | Предложенный маршрут длительностью 13 дней охватывает различные регионы Китая, включающие объекты исторического наследия, природные пейзажи, уникальную культуру и знаменитых гигантских панд. Этот тур рекомендуется для новичков в путешествиях по Китаю, а также для любителей панд и семейного отдыха. |
| ***«Открытие природных чудес Китая»***  Пекин – Сиань – Чжанцзяцзе - Гуйлинь/Яншо – Шанхай | **14 дней, от 3 790 долл. США (293 135 руб.)** на человека, при размещении в двухместных номерах | Данный 14-дневный тур предполагает изучение ключевых исторических мест и уникальных природных ландшафтов Китая. в максимально комфортных условиях |
| ***«Широкий вкус Китая»***  Пекин – Сиань – Чэнду – Гуйлинь – Гонконг  Пекин - Великая китайская стена, Жареная утка по-пекински  Сиань - Терракотовая армия, Мусульманское кулинарное приключение  Чэнду - "База Панд", сычуаньская кухня  Круиз по реке Гуйлинь - Ли, рис в бамбуковых трубочках  Гонконг - Дим-Сам, уличная еда, отмеченная Мишленом | **13 дней,** **от 3 790 долл. США (293 135 руб.)** на человека, при размещении в двухместных номерах | Данный предлагаемый 13-дневный маршрут предполагает более глубокое изучение кулинарной культуры Китая, охватывающее разнообразные регионы от севера до юга и от современных городов до сельских территорий. В рамках программы предусмотрено посещение культовых мест, которые являются источниками различных кулинарных направлений. |

*Таблица 1. Наиболее популярные железнодорожные туры в Китае, составлено автором на основе [19]*

Приложение 2.

Расчет тура «Транссибирская магистраль – дорога, изменившая ход истории»

